



UTMACH

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS AGROPECUARIAS

CARRERA DE ECONOMÍA AGROPECUARIA

ANÁLISIS DE LA CONCESIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE
PUERTO BOLÍVAR A LA EMPRESA YILPORT HOLDING:
EXPORTACIÓN BANANO

CHIMARRO CHIPANTIZA IRIS DEL CARMEN
ECONOMISTA AGROPECUARIA

MACHALA
2018



UTMACH

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS AGROPECUARIAS

CARRERA DE ECONOMÍA AGROPECUARIA

ANÁLISIS DE LA CONCESIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE
PUERTO BOLÍVAR A LA EMPRESA YILPORT HOLDING:
EXPORTACIÓN BANANO

CHIMARRO CHIPANTIZA IRIS DEL CARMEN
ECONOMISTA AGROPECUARIA

MACHALA
2018



UTMACH

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS AGROPECUARIAS

CARRERA DE ECONOMÍA AGROPECUARIA

TRABAJO TITULACIÓN
ANÁLISIS DE CASOS

ANÁLISIS DE LA CONCESIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO
BOLÍVAR A LA EMPRESA YILPORT HOLDING: EXPORTACIÓN BANANO

CHIMARRO CHIPANTIZA IRIS DEL CARMEN
ECONOMISTA AGROPECUARIA

PRADO CARPIO EVELIGH CECILANIA

MACHALA, 10 DE SEPTIEMBRE DE 2018

MACHALA
2018

Nota de aceptación:

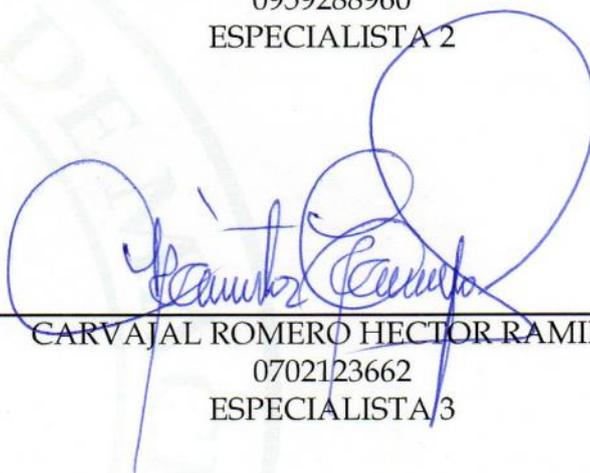
Quienes suscriben, en nuestra condición de evaluadores del trabajo de titulación denominado ANÁLISIS DE LA CONCESIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR A LA EMPRESA YILPORT HOLDING: EXPORTACIÓN BANANO, hacemos constar que luego de haber revisado el manuscrito del precitado trabajo, consideramos que reúne las condiciones académicas para continuar con la fase de evaluación correspondiente.



PRADO CARPIO EVELIGH CECILANIA
0702786393
TUTOR - ESPECIALISTA 1



RODRIGUEZ DELGADO IRAN
0959288960
ESPECIALISTA 2



CARVAJAL ROMERO HECTOR RAMIRO
0702123662
ESPECIALISTA 3

Machala, 10 de septiembre de 2018

Urkund Analysis Result

Analysed Document: tesis Iris Chimarro.docx (D40947631)
Submitted: 8/23/2018 9:58:00 PM
Submitted By: eprado@utmachala.edu.ec
Significance: 2 %

Sources included in the report:

TESIS FINAL CONCESIONES PUERTO DE MANTA 11 DE AGOSTO.pdf (D40795221)
Incidencia del arribo de container ships para la exportación de banano como oportunidad de desarrollo comercial en YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YILPORTECU) S.A.docx (D36816849)
TESIS JAVIER URKUND.docx (D29821396)
<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/ecuador/3/la-primera-concesion-de-carretera-se-firmo-ayer>
<http://ultimahoraec.com/yilport-y-autoridad-portuaria-establecieron-tarifa-de-015-ctvs-en-puerto-bolivar/>

Instances where selected sources appear:

7

CLÁUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO DIGITAL INSTITUCIONAL

La que suscribe, CHIMARRO CHIPANTIZA IRIS DEL CARMEN, en calidad de autora del siguiente trabajo escrito titulado ANÁLISIS DE LA CONCESIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR A LA EMPRESA YILPORT HOLDING: EXPORTACIÓN BANANO, otorga a la Universidad Técnica de Machala, de forma gratuita y no exclusiva, los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública de la obra, que constituye un trabajo de autoría propia, sobre la cual tiene potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

La autora declara que el contenido que se publicará es de carácter académico y se enmarca en las disposiciones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

Se autoriza a transformar la obra, únicamente cuando sea necesario, y a realizar las adaptaciones pertinentes para permitir su preservación, distribución y publicación en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad Técnica de Machala.

La autora como garante de la autoría de la obra y en relación a la misma, declara que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asume la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva.

Aceptando esta licencia, se cede a la Universidad Técnica de Machala el derecho exclusivo de archivar, reproducir, convertir, comunicar y/o distribuir la obra mundialmente en formato electrónico y digital a través de su Repositorio Digital Institucional, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico.

Machala, 10 de septiembre de 2018



CHIMARRO CHIPANTIZA IRIS DEL CARMEN
0705717114

DEDICATORIA

En primer lugar a Dios por permitirme llegar hasta donde estoy y por brindarme salud para lograr mis metas, además de su infinita bondad y amor.

A mi madre Teresa Chipantiza por apoyarme en todo momento con sus consejos y con su motivación constante que me ha permitido convertirme en una persona de bien, pero más que nada por su amor y paciencia en el transcurso de toda mi vida.

A mi hermano Lewis Chimarro por ser el ejemplo a seguir de un hermano mayor, inculcándome la perseverancia y constancia que lo caracterizan, así como su apoyo incondicional en cada momento de la elaboración de esta tesis.

A mi querido hijo Kleber Chimarro por ser mi mayor motivación y pilar fundamental, por no permitirme desfallecer ni rendirme en todo momento.

A mi familia que estuvo pendiente de mí en cada etapa de mi vida, que por medio de su apoyo me han brindado la protección y ayuda que necesitaba al no dejarme vencer por los problemas.

AGRADECIMIENTO

Mi más sincero agradecimiento está dirigido hacia las empresas portuarias y sus colaboradores que me brindaron la información esencial para la elaboración de este proyecto, a mi familia por ser mi soporte constante y desinteresado en todo momento y sobre todo a mis maestros Ing. Eveligh Cecilia Prado Carpio por su gran respaldo, motivación y sobre todo por brindarme sus conocimientos académicos para la elaboración de esta tesis; al Ing. Irán Rodríguez Delgado por su colaboración, paciencia y constancia ofrecida en este trabajo y al Ing. Héctor Ramiro Carvajal Romero por su apoyo.

Gracias Dios, gracias madre, hermano, familia y en especial gracias hijo por ser parte de este y de muchos logros más.

Iris del Carmen Chamarro Chipantiza

RESUMEN

La producción de banano ecuatoriano ha aumentado con el pasar de los años hasta convertirse en el principal producto de exportación después del petróleo debido a su gran demanda en el extranjero muy por encima de la producción de otros países, permitiéndole al Ecuador formar parte de los grandes exportadores de banano. El 8 de agosto del 2016 se dio la firma del contrato de concesión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB) a la empresa Turca Yilport Holding, dicho contrato tendrá una duración de 50 años donde promete convertir a APPB en uno de los puertos de agua profunda más modernos de la región, teniendo como compromiso no solo la generación de empleos sino también la tecnificación de sus equipos así como obras de dragado, de infraestructura, etc.

Entre los distintos cambios generados por Yilport el que más relevancia ha tenido es el aumento de la tarifa de carga de caja de banano con un costo de \$ 0,28 a diferencia de su valor anterior de \$ 0,13, lo que ha causado el descontento de los exportadores de banano que alegan que el alza tarifaria les traerá dificultades económicas impidiéndoles ser competitivos en el mercado, llegando a optar por el traslado a otro puerto con precios más convenientes, siendo el puerto de Guayaquil el más apropiado debido a que su tarifa es similar a la que poseía APPB antes de ser concesionado.

Esta alza de costo generó durante meses una gran disputa entre ambas partes, ya que la propuesta inicial de Yilport era elevar paulatinamente el precio tarifario hasta llegar a los \$ 0,28 proposición que no fue bien vista y a su vez rechazada, regresando así las hostilidades entre los productores de banano y la concesionaria, es por ello que el 11 de mayo del 2018 se dio la firma del acuerdo de estabilización tarifaria donde estuvieron presentes tanto integrantes del sector bananero como representantes de Yilport en Ecuador, logrando así llegar a un cese de hostilidades, lo parecía algo imposible debido a los continuos desacuerdos y molestias que se expresaban , gracias a esta reunión se acordó que el precio de la tarifa estaría alrededor de los \$0,15 y que su tiempo de duración será hasta el 2021 con el fin de concretar un cambio de modelo operacional por contenedores más seguro y estable.

La problemática establecida plantea determinar qué impacto socio-económico se ha generado en la exportación de banano una vez dada la concesión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar a la empresa multinacional Yilport, teniendo en cuenta que su objetivo principal es el análisis de dicho impacto en los periodos 2015-2017. La

metodología que se desarrollará es por medio de un estudio de tipo no experimental y descriptivo debido a que dichas variables se caracterizan en su contexto real permitiendo la recolección de datos de hechos sucedidos y para eso se utilizará encuestas preparadas con anticipación, las que permitirán conocer y a su vez comprender la percepción de las personas relacionadas con Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y Yilport.

Palabras clave: Puerto marítimo, Tarifa portuaria, Banano, Exportación, Concesión.

SUMMARY

The production of Ecuadorian bananas has increased over the years to become the main export after oil due to its high demand abroad well above the production of other countries, allowing Ecuador to be part of the largest banana exporters. On August 8, 2016 the signing of the concession contract for the Port Authority of Puerto Bolívar (APPB) was given to the Turkish company Yilport Holding, this contract will last for 50 years where it promises to turn APPB into one of the water ports the most modern of the region, having as commitment not only the generation of jobs but also the technification of their equipment as well as dredging works, infrastructure, etc.

Among the different changes generated by Yilport, the one that has had more relevance is the increase in the rate of banana box charge with a cost of \$ 0.28, as opposed to its previous value of \$ 0.13, which has caused the dissatisfaction of banana exporters who argue that the tariff increase will bring economic difficulties preventing them from being competitive in the market, arriving to opt for the transfer to another port with more convenient prices, being the port of Guayaquil the most appropriate, because its tariff is similar to the one owned by APPB before being granted.

This rise in cost generated for months a great dispute between both parties, since the initial proposal of Yilport was to gradually raise the price rate until arriving at the \$ 0.28 proposition that was not well seen and in turn rejected, thus returning the hostilities between the banana producers and the concessionaire, that is why on May 11, 2018, the signing of the tariff stabilization agreement where both members of the banana sector and representatives of Yilport in Ecuador were present, thus achieving a cessation of hostilities, it seemed impossible because of the continuous disagreements and discomfort that were expressed, thanks to this meeting it was agreed that the price of the tariff would be around \$ 0.15 and that its duration would be until 2021 in order to specify a more secure and stable change in the operational model for containers.

The problem set out to determine what socio-economic impact has been generated in the export of bananas, once given, the concession of Port Authority of Puerto Bolivar to the multinational company Yilport, taking into account that its main objective is the analysis of such impact in the 2015-2017 periods. The methodology that will be developed is through a non-experimental and descriptive study because these variables

are characterized in their real context, allowing the collection of data of events that have taken place and for that, surveys prepared in advance will be used, which will allow to know and in turn, understand the perception of the people related to the Port Authority of Puerto Bolívar and Yilport.

Key words: Seaport, Port Tariff, Banana, Exportation, Concession.

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN	4
INTRODUCCIÓN	11
I. MARCO REFERENCIAL	14
1.1. HISTORIA DEL PUERTO EN EL ECUADOR	14
1.2. Puertos privados marítimos	15
1.3. Reseña histórica de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	16
1.3.1. Objetivos estratégicos del Puerto Marítimo de APPB	17
1.3.2. Puerto Bolívar en Machala, el puerto bananero por excelencia	17
1.4. Cultivo de Banano en Ecuador	18
1.4.1. El consumo de banano en el Ecuador	19
1.4.2. Expansión del banano ecuatoriano a mercados internacionales	19
1.4.3. Principales destinos de la exportación bananera	20
1.4.4. Exportación nacional de banano	21
1.4.5. Tarifas portuarias generadas por Yilport causan reacción entre los exportadores de banano	22
II. COMERCIO INTERNACIONAL	24
2.1. Origen del comercio internacional	24
2.1.1. Importancia del comercio internacional	24
2.1.2. Beneficios del comercio internacional	25
2.1.3. Diferencias entre comercio internacional y comercio exterior	26
2.1.4. La ventaja absoluta	26
2.1.5. Ventaja Comparativa	26
2.1.6. Desventajas	26
2.2. Contrato de compraventa internacional	27
2.3. Tipos de transporte	27
2.3.1. Transporte marítimo	27
2.3.2. Breve historia del transporte marítimo	27
2.3.3. Los puertos dentro del transporte marítimo	28
2.3.4. Operaciones portuarias	28
2.4. Concepto de aduana	28
2.4.1. Funciones que cumple la aduana	29
2.4.2. Territorio aduanero	29
III. EL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA	30
3.1. Contrato de concesión	30
3.1.1. Características de un contrato de concesión	30
3.1.2. Clasificación de las concesiones portuarias	30

3.2. Firma del contrato de concesión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar a la empresa Turca Yilport Holding.....	31
3.2.1. Características del contrato de concesión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar a Yilport	31
3.2.2. Beneficios de la concesión	32
3.2.3. Desventajas de la concesión.....	32
IV. GESTIÓN ESTRATÉGICA Y ADMINISTRATIVA ENTRE PUERTOS MARÍTIMOS A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL	33
4.1. Gestión y administración portuaria	33
4.2. Gobernanza de los sistemas portuarios en el mundo	33
4.3. Factores que determinan la competitividad portuaria	34
4.4. La participación del sector privado en la gestión portuaria	35
4.5. Gestión Estratégica entre los puertos de Panamá, Singapur y Japón.....	36
V. MARCO METODOLÓGICO.....	45
5.1. Método.....	45
5.2. Universo y muestra	46
5.3. Recolección de datos	48
5.4. Procedimiento estadístico	48
VI. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	49
VII. CONCLUSIONES.....	61
VIII. REFERENCIAS	62
ANEXOS.....	67

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa costanero de los puertos en el Ecuador	14
Figura 2. Puerto Marítimo de Singapur	36
Figura 3. Terminal marítimo Brani	37
Figura 4. Terminal marítimo Keppel	38
Figura 5. Terminal marítimo Tanjong Pagar	38
Figura 6. Terminal marítimo Pasir Panjag.....	39
Figura 7. Terminal Multipropósito	39
Figura 8. Puerto de Cristóbal, Panamá	40
Figura 9. Puerto de Chiriquí grande, Panamá.....	41
Figura 10. Puerto de Balboa, Panamá.....	41
Figura 11. Panamá Ports Company.....	42
Figura 12. Terminal de contenedores Oi	43
Figura 13. Terminal de contenedores Aomi	43
Figura 14. Terminal de contenedores Shinagawa.....	44
Figura 15. Terminal de contenedores Odaiba.....	44
Figura 16. Ubicación geográfica de Puerto Bolívar	45

Figura 17. Tipo de servicio que ofrecen a Yilport.....	49
Figura 18. Edad de estibadores	50
Figura 19. Diferencia entre APPB y Yilport por los servicios prestados de las empresas portuarias.....	50
Figura 20. Procesos o requerimientos para la exportación de banano ofrecidos por Yilport.....	51
Figura 21. Trámites que se realizan en Yilport.....	51
Figura 22. Exportación de banano afectada por la concesión de APPB a Yilport	52
Figura 23. Disminución del Número de cajas de banano exportadas	53
Figura 24. Diferencia entre las tarifas portuarias de Yilport y APPB planteadas para la exportación de banano	53
Figura 25. Yilport ha generado un cambio económico en su familia	54
Figura 26. Diferencia de horas laborables de estibadores antes de la llegada de Yilport.....	54
Figura 27. Remuneración salarial cobrada mediante rol de pago.....	55
Figura 28. Beneficios sociales de ley.....	55
Figura 29. Seguro social para estibadores	56
Figura 30. Uniforme de trabajo otorgado por la empresa.....	56
Figura 31. Accidente laboral.....	57
Figura 32. Departamento de SISO (Seguridad Industrial y Salud Ocupacional)	57
Figura 33. Responsabilidad social en la comunidad por parte de Yilport	58
Figura 34. Desarrollo de la comunidad porteña cerca de las instalaciones de Yilport...	59
Figura 35. Cuidado del medio ambiente por parte de APPB.....	59
Figura 36. Protección de las playas por parte de Yilport.....	60

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Valor nutricional de la fruta del banano	18
Tabla 2. Destino de las exportaciones de banano del Ecuador.....	20
Tabla 3. Comparación de producción 2017-2018.....	21
Tabla 4. Cuadro comparativo 2017.....	22
Tabla 5. Beneficios del comercio internacional.....	25
Tabla 6. Empresas que laboran con Yilport (2018).....	46
Tabla 7. Estratificado de muestras de estibadores (2018)	47

INTRODUCCIÓN

En el mundo existen entre 6.000 y 7.000 puertos, aunque sólo unos pocos tienen realmente una importancia significativa económicamente, tradicionalmente los puertos han sido lugares de resguardo de las embarcaciones en los que se podían desarrollar con facilidad las operaciones de embarque y desembarque. De hecho el crecimiento y desarrollo de algunas ciudades se ha debido en gran medida a la existencia de un puerto junto a ellas, en los que estas actividades se han podido llevar a cabo en condiciones idóneas, como es el caso de Singapur cuyo puerto es de los más importantes del mundo, y ha sido el motor de arranque de la economía del país siendo sus socios principales Hong Kong, Japón, Corea del Sur, Malasia, Taiwán, Tailandia y Estados Unidos (Estudio de Política Exterior 2015).

La importancia de los puertos en la actual economía es muy variada en Europa trabajan de forma directa en servicios y operaciones portuarias más de 350.000 personas y, considerando los puestos de trabajo indirectos que genera el sector, proporciona unos 2.500 empleos. En puertos europeos hacen escala anualmente 2 millones de buques que manipulan alrededor de 3.500 millones de toneladas de mercancías y transportan a 350 millones de pasajeros. El desarrollo de los puertos en la economía mundial ha sido impulsado por factores como la globalización económica, el desarrollo en las tecnologías del transporte, reducción de costos, etc. (Costa 2010).

El Ecuador está bañado en sus costas por el Océano Pacífico, con un litoral cuya extensión es de 560 km, su anchura varía desde los 20 km al sur de la provincia del Guayas hasta los 200 km., cuenta con siete puertos privados y cuatro puertos públicos. Los puertos privados son miembros de la Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (ASOTEP) siendo integrados por, el Terminal Portuario de Guayaquil; Terminal Portuario Fertisa; Terminal Portuario Bananapuerto; Terminal Portuario Internacional Puerto Hondo; Terminal Portuario Storeocean; Terminal Portuario QC Terminales Ecuador y Terminal Portuario Ecuatoriana de Granos. En lo que respecta a los puertos públicos tenemos al puerto de Puerto Bolívar; Puerto de Guayaquil; Puerto de Manta y Puerto de Esmeraldas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas 2015).

En la provincia de El Oro el total de la carga exportada durante el año 2017, fue de 1'538.758 T.M. que representó el 95.71% del total de la carga movilizada, siendo el banano el principal producto de exportación con un total de 1'521.062 T.M. mismo que

representa el 98.85% del total de los productos de exportación, mientras que el total de la carga importada en este mismo año fue de 69.049 T.M. que representan el 4.29% del total de carga movilizada siendo los principales productos importados bobinas de papel, frutas, etc. (Rendimiento de cuentas - APPB 2017).

La parroquia de Puerto Bolívar está ubicada en el cantón Machala de la provincia de El Oro, Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB) que es el objeto de estudio, es el segundo puerto marítimo de la República del Ecuador, por el movimiento de carga en el Sistema Nacional Portuario, siendo eficiente debido a su estratégica localización en donde las conexiones terrestres con las zonas de producción promedian los 35 kms., y las distancias a Guayaquil, Cuenca y Loja los 198 Kms., por vías de primer orden y con la frontera de Perú los 65 kms., en el eje de Machala a Guayaquil y Tumbes Piura. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas 2016).

En Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar ingresan alrededor de 400 naves marítimas anualmente con diferentes destinos a nivel mundial y la principal fuente de ingresos son las tasas portuarias que pagan las naves por la utilización de los servicios e infraestructura que ofrece esta entidad, este puerto al tener ciertas restricciones por falta de profundidad para el ingreso de buques de gran calado, en su momento competía directamente con el puerto peruano de Paita, ubicado en el departamento de Piura, al norte del Perú que es el segundo puerto peruano en movimiento de contenedores, para eso, el estado tenía como objetivo el desarrollo de Puertos de Aguas Profundas. (Rendimiento de cuentas - APPB 2017)

El desarrollo de los puertos antes mencionados permitiría que buques con mayor calado puedan atracar y formar parte de las principales rutas navieras, compitiendo frente a los demás países de la región con esa finalidad el estado ecuatoriano opta por la realización de la concesión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar a la empresa Yilport Holding para ampliar y modernizar la terminal portuaria, con una inversión privada que supera los 750 millones de dólares que será cumplida en cinco fases durante 50 años. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas 2016)

Tomando como ventaja la proyección que tiene Yilport de convertir a la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar en uno de los puertos de aguas profundas más modernos de la región y de la costa del Pacífico que satisfagan las demandas y necesidades del comercio exterior, se da la firma del contrato de concesión el 8 de agosto de 2016. Esta

concesión bajo la modalidad de alianza público-privada marca un antes y un después de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar forjando cambios significativos para el puerto marítimo así como para la comunidad de Puerto Bolívar (Ministerio de Transporte y Obras Públicas 2016).

El presente trabajo se plantea como objetivo general: analizar el impacto socio-económico generado en la exportación de banano por la concesión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar a la empresa multinacional Yilport en el periodo 2015-2017. Para lo cual, se estableció los siguientes objetivos específicos: Comparar el servicio portuario entre APPB y Yilport; analizar el flujo de exportación de banano en APPB y Yilport durante el periodo 2015-2017; analizar el efecto socioeconómico por la concesión de APPB a Yilport en la comunidad de Puerto Bolívar y conocer la responsabilidad social y ambiental implementada por Yilport.

I. MARCO REFERENCIAL

1.1. HISTORIA DEL PUERTO EN EL ECUADOR

El transporte marítimo admite realizar grandes exportaciones con cargueros de más de 800 millones de toneladas a distintos países como China y los pertenecientes a la Unión Europea, siendo este tipo de transporte más considerado y competitivo en comparación con los de transportes aéreos y terrestres. En Ecuador ante la creación de proyectos de gran magnitud como la modernización del canal de Panamá y la creación de los navíos de gran calado ha generado varios proyectos de modernización dentro del país como el Puerto Marítimo de Manta, e Inversiones para nuevas construcciones como lo es el Complejo Industrial Marítimo Astillero del Pacífico (CIMAP) (Containers 2016).

En Ecuador existen cuatro principales Puertos Públicos Marítimos que son:

1. Autoridad Portuaria de Guayaquil, que opera con carga general de exportación e importación.
 2. Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, es bananero y cacaotero por excelencia.
 3. Autoridad Portuaria de Manta, es un puerto turístico y pesquero.
 4. Autoridad Portuaria de Esmeralda, es un puerto especializado en petróleo y madera.
- (Containers 2016)(Figura 1).



Figura 1. Mapa costanero de los puertos en el Ecuador

Fuente: Diario El Telégrafo (2013).

1.2. Puertos privados marítimos

A su vez existe la Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (ASOTEP), que es una organización con personería jurídica, de derecho privado, sin fines de lucro, que tiene como propósito unir a las diferentes empresas que, con mucha visión emprendieron la ardua tarea de construir, administrar y operar nuevos terminales portuarios de propiedad privada que permitirían atender el creciente volumen de carga que movía el Ecuador a través del tráfico marítimo internacional ecuatoriano.

Los puertos privados miembros de ASOTEP son:

1. El Terminal Portuario de Guayaquil, inició operaciones en julio del 2006 nace de la necesidad de mejorar el servicio portuario en el Ecuador, sobre todo en Guayaquil que es el puerto de mayor movimiento de carga de importación y exportación. Trabajando con variados tipos de mercancías como: contenedores, productos agrícolas, carga general, vehículos, maquinaria, etc.
2. Terminal Portuario Fertisa, inició operaciones en julio de 2002, el terminal atiende buques de exportación de banano y más frutas así como de importación con carga contenerizada, carga general, maquinaria, productos de acero, fertilizantes y vehículos convirtiéndose en los últimos años en líderes y uno de los principales terminales privados en el negocio portuario de Guayaquil.
3. Terminal Portuario Bananapuerto, inició operaciones en julio de 2002 sobresale al ser el Terminal Portuario con mayor experiencia y conocimiento en manejo de cargas como productos refrigerados, banano, madera, respaldados operativamente en instalaciones con capacidad de enchufar hasta 800 contenedores con un personal técnico altamente experimentado.
4. Terminal Portuario Internacional Puerto Hondo, inició operaciones en el año 2005, su canal de acceso es el Estero Mongón el cual posee un área de 32.740 m². Sus patios almacenan cargas minerales a granel de hasta 80.000 toneladas.
5. Terminal Portuario Storeocean, inició operaciones en Mayo 2009, manteniendo como actividad principal los servicios especializados portuarios y manejo y procesamiento de fertilizantes minerales.
6. Terminal Portuario QC Terminales Ecuador, inició operaciones en 1971 bajo el nombre SIPRESSA. En el año 2003 el Grupo Royal Vopak adquirió el 50% de las acciones y desde enero de 2014, la empresa QC Terminales SAC adquirió la participación del Grupo Royal Vopak. QC Terminales es una compañía

independiente que ofrece servicios de recepción, manejo, almacenamiento y despacho de carga de químicos y aceites.

7. Terminal Portuario Ecuatoriana de Granos, inició operaciones en el año de 1974, con terminal portuario para brindar servicio de almacenamiento, carga, descarga, pesaje, pre-limpieza, secado, ventilación, fumigación, mezclado, ensacado y despacho de todo tipo de granos secos, entre los cuales se destacan el trigo, avena, cebada, maíz, sorgo y soya (Asociación de Terminales Portuarios del Ecuador 2016).

1.3. Reseña histórica de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

La historia relata la primera utilización del estero llamado Puerto Pilo, después Puerto Machala (1783-1860) que sirvió como antiguo atracadero de embarcaciones y fue el eslabón para los primeros comerciantes entre Machala y Guayaquil.

Ante el auge cacaotero y por la sedimentación de Puerto Pilo, "el desarrollo portuario de Machala era una necesidad imperiosa" pues sus autoridades consideraron buscar otro lugar para un nuevo puerto que brindara mejores facilidades para el embarque y desembarque de pasajeros y mercancías desde y hacia la Isla Puná y Guayaquil. El Cabildo Machaleño resolvió formar un nuevo Puerto frente a la Isla Jambelí (1861-1883) Puerto Huaylá como se denominó al nuevo Puerto.

El 18 de diciembre de 1883 se procede a inaugurar el Puerto de Bolívar que hasta entonces se denominaba Puerto Huaylá, además de levantar un acta inaugural del tendido de la línea férrea que llegaría hasta Machala. El 13 de abril de 1887, se logró habilitar a Puerto Bolívar como Puerto Mayor de la República, se contrata la construcción de un muelle de hierro con terminal de ferrocarril, una grúa móvil de acero y bronce, un torreón de hierro con reflectores. El 9 de mayo de 1902, se dio inicio a la operación del muelle municipal de cabotaje, que junto al ferrocarril constituyó el primer enlace intermodal de transporte entre El Oro y Guayas.

El desarrollo agrícola de la Provincia especialmente en el banano, dio un nuevo giro a la economía y a la necesidad de nuevos muelles para la transportación marítima a los mercados de ultramar; entre los años 1964 y 1968, se construye el muelle de espigón y sus obras complementarias. Y en 1970 se crea la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB), para que se encargue de la operación y administración del Puerto Marítimo

Internacional, mediante decreto ejecutivo No. 1043 del 28 de Diciembre de 1970, firmado por el entonces presidente Constitucional Dr. José María Velasco Ibarra, en donde las operaciones se iniciaron en Marzo 5 de 1971.

En la actualidad Puerto Bolívar posee un moderno terminal multipropósito de 240 metros por 100 de plataforma, estructura que contará con todas las facilidades en equipos de grúas de pórtico y que permitirán el arribo de naves de hasta 14,00 metros en la más baja marea (Puerto Bolivar 2017).

1.3.1. Objetivos estratégicos del Puerto Marítimo de APPB

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB) consta con algunos objetivos que son de vital importancia entre los cuales tenemos:

1. Convertir a Puerto Bolívar como una de las mejores opciones portuarias del país, diversificando el movimiento de carga.
2. Mejorar y ampliar la infraestructura y espacios físicos para dar mayor cobertura a la oferta de servicios portuarios.
3. Mejorar las condiciones de acceso vial al Puerto.
4. Competir con eficiencia, eficacia y efectividad en la prestación de los servicios portuarios (Puerto Bolivar 2017).

Al poseer una localización estratégica se facilita el ingreso de las naves a los sitios de atraque, se realiza por un corto canal de acceso de 4,5 millas náuticas con mar tranquilo por el rompeolas natural de su Isla Jambelí y con un tiempo máximo de media hora, sin interrupciones las 24 horas y los 365 días al año (Puerto Bolivar, 2017).

1.3.2. Puerto Bolívar en Machala, el puerto bananero por excelencia

La parroquia de Puerto Bolívar tiene una ubicación de 10 minutos de su capital Machala en donde el crecimiento del puerto va de acuerdo al desarrollo regional agrícola e industrial del movimiento comercial y de proyectos especiales como Zonas Francas, parques industriales y actividades turísticas, las cuales son unos de los pilares importantes en la economía de la parroquia.

El puerto cuenta con un sistema mecanizado para el embarque de las cajas de banano exportados en contenedores refrigerados en el patio de Tomas Reffer, siendo el servicio adicional que presta esta empresa. El tiempo que toman las naves en entrar o salir del puerto desde una ruta internacional de navegación es de 3 horas con 45 minutos, las

actividades del puerto se encuentran reguladas por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (Puerto Bolivar, 2017).

1.4. Cultivo de Banano en Ecuador

En el Ecuador el cultivo de banano tiene gran significancia al ser dicho producto de mayor exportación siendo reconocido a nivel mundial por su alta calidad. El cultivo de banano es cosechado cuando este llega a tener una tonalidad verde oscura, el fruto de banano es un alimento con alto estándares nutricionales para la alimentación humana pero que carece de resistencia para su comercialización en fresco, la siguiente tabla 1 se muestra el contenido del valor nutricional que esta fruta posee.

Es en el siglo XX en donde se da la recopilación de información sobre esta actividad, ya que por esta época la producción bananera del Ecuador genera un excedente en el consumo interno, el cual comienza a ser exportado. En los primeros años las exportaciones se dieron únicamente a Perú y Chile, debido al tiempo de envío que coincidía con el período de maduración de la fruta, es así que se optó por la implementación de un sistema de riego ya que en la costa ecuatoriana se producen ciclos de lluvias y sequías (Gonzabay, 2017).

A continuación en la tabla 1 se muestra los valores nutricionales que posee el banano:

Contenidos	Cantidad
Agua	75 gr.
Hidratos de carbono digestibles	20 gr.
Grasa bruta	0,3 gr.
Fibra bruta	0,3 gr.
Vitamina C	10 mg.
Energía	460 Kcal.

Tabla 1. Valor nutricional de la fruta del banano
Fuente: Cultivo del banano en Ecuador (2014)

El banano ecuatoriano se cultiva mayoritariamente en las provincias de Los Ríos, Guayas y El Oro y su productividad anual promedio (caja/ha/año) es de 1938. Este sector proporciona empleo para más de un millón de familias, representando aproximadamente el 2,5 millones de personas que equivalentes al 17% de la población (Encalada y Estrada, 2017).

1.4.1. El consumo de banano en el Ecuador

En el año 2017 se registraron 1,87 millones de toneladas de producción nacional de banano, el 95% se exportó y el 5% es considerado residuo o rechazo de banano al no cumplir con los requisitos para venderse en el mercado internacional. El banano considerado rechazo, se comercializa en el mercado local, para consumo animal, industrial, humano y una buena parte que se desperdicia muchas veces en las mismas fincas, en la actualidad el 70% es utilizado para consumo animal, balanceados, el 10% en abono para las haciendas y solo el 20% para consumo humano (Salazar Soledispa *et al.*, 2017).

1.4.2. Expansión del banano ecuatoriano a mercados internacionales

Las exportaciones bananeras tuvieron apogeo a partir del año 1948, debido a las complicaciones que cruzaban los países de Centroamérica y México ocasionó que la producción bananera aumentará en el país siendo los países de Estados Unidos y Europa Occidental los principales destinos para su distribución. El aumento de la producción bananera aportó en el desarrollo de la economía en Ecuador adquiriendo grandes contribuciones en lo que respecta a ingresos al estado y nuevos mercados internacionales permitiendo que el producto se pueda comercializar para el consumo.

La producción bananera se concentra en un 90% sobre las provincias de El Oro, Los Ríos y Guayas, especializadas en la exportación de banano, el apropiado cuidado de los suelos y el clima adecuado garantiza altos niveles productivos para que la fruta obtenga estándares de calidad y ser competitivo frente a otros exportadores del sector. Permitiendo que el banano ecuatoriano sea reconocido a nivel mundial y apreciado por su alta calidad compitiendo con otros países por excelencia bananeros (Choez *et al.*, 2018).

1.4.3. Principales destinos de la exportación bananera

Por excelencia el banano ecuatoriano es considerado a nivel mundial como un producto de calidad debido a su excelente sabor, siendo la exportación de banano su segundo mayor ingreso con un consumo del 30% como se puede apreciar en la tabla 2. Ecuador destaca de entre los demás países exportadores como Costa Rica, Colombia, Guatemala y Filipinas ya que desde 1952 es el primer exportador del mundo, con excepción de los años 1982 y 1983, que debido a un fenómeno natural “El Niño” arrasó con gran parte de las plantaciones de banano, como resultado Costa Rica lideró en esos años la exportación bananera, pero en 1984 el país se supo sobreponer recuperando su liderazgo que hoy por hoy es mantenida gracias a su trabajo coordinado y correcto uso de técnica, administración e inversiones económicas (Fierro y Villacres, 2016).

Exportaciones Nacionales de Banano Por País (2013-2017)						
FOB en Miles USD						
Área Económica Destino	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Unión Europea	648,292	797,370	855,332	869,997	514,399	3,685,390
Rusia	541,224	545,206	553,963	568,647	336,703	2,545,742
Estados Unidos	420,531	434,349	481,074	472,649	331,078	2,139,680
Turquía	209,981	179,890	207,574	105,349	51,818	754,611
Asociación Latinoamericana de Integración	169,972	172,485	179,967	190,229	99,612	812,264
Resto del Mundo	335,828	460,906	542,227	535,135	310,494	2,184,589
Total	2,325,828	2,590,205	2,820,136	2,742,005	1,644,103	12,122,277

Tabla 2. Destino de las exportaciones de banano del Ecuador
Fuente: Banco Central del Ecuador

1.4.4. Exportación nacional de banano

En el año 2015 Ecuador exportó alrededor de 300 mil toneladas, siendo los principales mercados: Rusia, Estados Unidos, Alemania, Turquía, Bélgica, China, Argentina y entre 52 países de los 5 continentes, concretándose así ventas por USD 2,706 millones de banano, mientras que en el 2017 se exportó aproximadamente 5.333 toneladas de banano con destino a la Unión Europea, Rusia, Estados Unidos, y en menor proporción a Argentina y Turquía por un valor de USD 2.490 millones. De acuerdo a las cifras dadas se puede estimar que el año 2015 tuvo una producción exportable superior en relación al 2017 debido a que el banano ecuatoriano aún enfrenta ciertos obstáculos, regulaciones y procedimientos que encarecen el producto (El Telégrafo 2017).

Según las estadísticas reflejadas en la tabla 3 de la “Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador” las exportaciones de banano por puerto en el 2018 son las siguientes:

Enero – Junio Cajas de banano		
Puertos	2017	2018
Guayaquil	115.840.228	128.991.559
Pto. Bolívar	32.600.151	39.082.643
Total	148.440.379	168.074.202

Tabla 3. Comparación de producción en el periodo 2017-2018

Fuente: Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador (2018)

En la tabla 3 se puede apreciar una comparación del primer semestre de los años 2017-2018 donde se estima el número de cajas de banano exportadas desde Pto. Bolívar, en donde se observa el incremento que se ha dado en relación a las exportaciones del 2017, cabe destacar que este aumento beneficia a la parroquia porteña, demostrando que está totalmente calificado para proveer al mundo un producto de calidad en óptimas condiciones que permitan satisfacer las exigencias del mercado (Asociaciones de Exportadores de Banano del Ecuador 2018).

1.4.5. Tarifas portuarias generadas por Yilport causan reacción entre los exportadores de banano

En el año 2017 la tarifa que más preocupó a los bananeros era la carga por caja de banano que pasó de \$0,13 a \$0,28. Pero el 11 de mayo del 2018 se concretó la firma del acuerdo de estabilización tarifaria para los servicio de Puerto Bolívar, en donde se hacía oficial la tarifa “gate to ship” (carga de la caja de banano del camión al buque), ya que entre los meses de septiembre a diciembre del año pasado Yilport cobro \$0,28 por la carga de la caja, donde los productores y exportadores bananeros expresaban su descontento hacia el aumento de esta tarifa alegando que no les permitiría ser competitivos en el mercado actual (El Comercio 2018). A continuación la tabla 4 se encarga de realizar una comparación del puerto concesionado y sin concesionar:

Periodos de exportación	Cajas exportadas de banano por APPB concesionado	Costo en dólares por estiba en puerto de APPB sin concesión		Costo en dólares por estiba en puerto concesionado a Yilport	
		Costo de estiba	Monto a pagar por estiba en el mes	Costo de estiba	Monto a pagar por estiba en el mes
2015	56.000.000	0,13	7.280.000	0	0
2016	20.000.000	0,13	2.600.000	0,28	5.600.000
2017					
En.	5.766.464	0,13	749.640,32	0,13	749.640,32
Febr.	5.243.417	0,13	681.644,21	0,13	681.644,21
Mzo.	5.324.986	0,13	562.248,18	0,13	562.248,18
Abr.	5.190.545	0,13	674.770,85	0,13	674.770,85
My.	5.302.321	0,13	689.301,73	0,20	1.060.464,2
Jun.	5.772.418	0,13	620.413,3	0,20	1.154.483,6
Jul.	4.750.455	0,13	750.414,34	0,23	1.092.604,7
Ag.	4.507.834	0,13	586.018,42	0,23	1.036.801,8
Sept.	5.253.348	0,13	682.935,24	0,28	1.470.937,4
Oct.	4.247.939	0,13	552.232,07	0,28	1.189.422,9
Nov.	4.580.511	0,13	595.466,43	0,28	1.282.543,1
Dic.	5.584.373	0,13	725.968,49	0,28	1.563.624,4
Total Export.	61.524.611		7.998.199,43		12.649.185,71

Tabla 4. Cuadro comparativo 2017

Fuente: Departamento de Operaciones de APPB (2018)

En tabla 4 se puede apreciar la proyección del número de cajas de banano exportadas y el precio que estas tendrían con el puerto antes y después de la concesión, en donde se observa que a partir de mayo a diciembre el valor de la tarifa de carga de caja de banano subió considerablemente causando el descontento tanto de productores como exportadores que alegaban que el cambio en dicha tarifa traería problemas impidiéndoles ser competitivos en el mercado, tomando como posible solución el traslado de la producción al puerto de Guayaquil el cual posee tarifas más competitivas acorde a la comodidad de los productores y exportadores. (El Universo 2018)

Esto considerablemente se convierte en un problema para APPB ya que el puerto es por excelencia bananero, aunque posee la exportación de otros productos es el banano el que más peso tiene, por ello ante los reclamos y protestas el 11 de mayo del 2018 se estableció la firma del acuerdo de la estabilización tarifaria en donde estuvieron presentes tanto representantes de Yilport como del Estado el señor Paúl Granda ministro de transporte y el Presidente de la República el Lic. Lenin Moreno, donde se constató que el precio de la tarifa a inicios del 2018 sería de \$0,15 estando vigente hasta el 2021. (El Universo 2018)

II. COMERCIO INTERNACIONAL

Como señala (Alaminos 2017) en la actualidad el comercio internacional es el pilar fundamental en lo que respecta a las actividades económicas es decir proporcionar bienes y servicios, convirtiéndose en una acción que trasciende las fronteras de un país, teniendo como importancia las relaciones internacionales en el campo comercial, político o cultural permitiendo adquirir un sin número de productos entre los habitantes de dos o más naciones , es por ello que se puede manifestar que a nivel mundial se ha alcanzado un alto grado de interés donde no solo se lo denomina como un intercambio de bienes sino como un programa de integración (Prado *et al.*, 2018).

Es así como el comercio internacional da origen a las salidas de artículos de un país (exportaciones) y a las entradas de artículos (importaciones) procedentes de otros países, la economía nos enseña que podemos beneficiarnos, cuando esas mercancías y servicios se comercializan (Bonales Valencia y Gallegos Ortiz 2014). Es decir que la economía internacional funge como un motor que impulsa al crecimiento de las naciones por aquello que pueden producir mejor e intercambiarlos con productos de otros países, lo cual se puede observar por medio del alto desarrollo económico que ciertos países han alcanzado (Mendoza *et al.*, 2015).

2.1. Origen del comercio internacional

Hoy en día se conoce como comercio internacional al intercambio de productos, bienes y servicios que se realizan entre dos o más países, se puede decir que su origen se remonta al intercambio de riquezas o productos de vital importancia y a medida que fueron mejorando los sistemas de transporte el comercio internacional fue cada vez mayor debido al incremento de productos y servicios que se ofrecen en aquellos países en desarrollo (Izaguirre *et al.*, 2015).

2.1.1. Importancia del comercio internacional

El comercio internacional ha sido esencial para que los países puedan adquirir niveles adecuados de crecimiento y desarrollo tanto económico como social convirtiéndose en una vía de intercambio comercial, financiero, político y cultural. Es por ello que un país o región se puede destacar por su propia producción destinada al intercambio dedicándose a proporcionar bienes y servicios de calidad pero a menor costo dando paso

al desarrollo económico, ampliación de mercados y el acceso a la internacionalización (Carreira, 2018).

2.1.2. Beneficios del comercio internacional

Los beneficios que el comercio internacional proporciona son que si un país genera productos, bienes o algún tipo de servicio con ventaja en lo que respecta a su costo de producción y es destinado a la exportación, se obtendrá de esto los recursos necesarios para importar aquellos productos de otros países, cabe indicar que en algunas ocasiones es necesario sacrificar aquellos productos, bienes o servicios destinados para el consumo interno de un país y exportarlos con el fin de tener una mejor relación de intercambio. El comercio internacional beneficia tanto al exportador como al importador dándole la oportunidad a ambos de lograr los siguientes puntos expresados en la tabla 4 (Izaguirre *et al.*, 2015):

Beneficios para el exportador	Beneficios para el importador
<p>El exportador logra:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Extender su mercado. • Aumentar la producción con el fin de repartir de mejor manera sus costos de producción. • Disminuir la capacidad ociosa ya que esta presenta un alto costo financiero. • Establecer de mejor manera la marca comercial. • Adquirir beneficios que están relacionados con el ingreso de divisas internacionales. 	<p>El importador puede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contar con una diversidad de productos que estén a disposición de sus clientes. • Aprovechar la estabilidad de precios internacionales. • Lograr relación calidad-precio efectiva, por lo que normalmente, la importación debería beneficiar al consumidor en el país del importador (no siempre se consigue).

Tabla 5. Beneficios del comercio internacional

Fuente: Comercio internacional en el siglo XXI (2014).

2.1.3. Diferencias entre comercio internacional y comercio exterior

El comercio internacional hace referencia a los movimientos de los bienes y servicios entre los distintos países, midiendo el comercio a escala mundial, estando sujeto a las regulaciones establecidas por los participantes en el intercambio, al realizar la comercialización internacional los países involucrados se benefician mutuamente posicionando mejor sus productos y así ingresar a mercados extranjeros, podemos tomar como ejemplo el precio del petróleo el cual se ve afectado por los sucesos económicos del mundo. Mientras que el comercio exterior es aquel intercambio de bienes o servicios entre dos empresas de distintos países regulados por medio de requisitos convenios, tratados, etc (Castro, 2014).

2.1.4. La ventaja absoluta

Adam Smith en el siglo XVII habló de la ventaja absoluta, en donde establece que es la capacidad de una persona, empresa o nación para producir o generar un bien, teniendo que usar menos horas/hombre de producción que otro. Ejemplo: Banano, Cacao, Petróleo y otros productos que debido a su posición geográfica ha permitido destacar la producción de estos bienes, donde nuestro producto estrella es el banano debido a que este cuenta con una ventaja absoluta sobre el resto de países exportadores de banano (Correa, 2014).

2.1.5. Ventaja Comparativa

La ventaja comparativa fue difundida por David Ricardo en el siglo XIX, en donde establece que es la capacidad que tiene una persona, empresa o una nación para generar un bien o servicio pero con menos costos que otros países, como ejemplo: se puede tener en cuenta la razón por la que se exporta cacao y sus elaborados, pues a diferencia del banano no somos el principal productor del mundo, pero nuestro producto es uno de los más importantes en el mundo. (Correa, 2014)

2.1.6. Desventajas

1. Aumento de los impuestos, frenando la transferencia de varios productos.
2. Deterioro de mercancías.
3. Falta de interés en la producción nacional.

4. Comercio ilegal, tráfico de mercancías y la explotación que se da hacia otros países. (Mendoza Juárez *et al.*, 2015)

2.2. Contrato de compraventa internacional

Según Fernández (2016) el contrato de compraventa internacional está relacionado con más de un ordenamiento jurídico estatal, es decir es aquel acuerdo pactado entre dos o más partes que tienen su lugar de origen en estados distintos y esto se da cuando se realiza transferencia de mercancías de un lugar a otro y que tiene como contraprestación el pago de un precio o cuando las partes involucradas están ubicadas en lugares diferentes. (Albán y Olivares 2016).

2.3. Tipos de transporte

El transporte se ha convertido en la principal fuente de entrega de todo tipo de mercancías convirtiéndose en una necesidad de primer orden, debido a su variedad, rapidez y eficiencia. Entre los distintos tipos de transporte tenemos; terrestre con 10%, aéreo con 5% y el que más se destaca en nuestro país con altos porcentajes de productos de exportación es el marítimo con un 85%. (González Cancelas 2016) :

2.3.1. Transporte marítimo

El transporte marítimo es uno de las vías para el desarrollo de las actividades humanas, debido al aumento de este los puertos acogen a más buques de gran calado, lo cual indica que estas actividades se realizan en zonas con mayor profundidad permitiendo la movilización de grandes mercancías a varios países o regiones. Convirtiéndose en uno de los transportes con mayor rentabilidad ya que su contaminación es baja, recalando que el transporte a través de buques es uno de los medios con menores índices de emisión de contaminantes (gases de efecto invernadero), generando menores costos energéticos debido a que la energía es uno de los temas más importantes hoy en día (Montori *et al.*, 2015).

2.3.2. Breve historia del transporte marítimo

El desarrollo del transporte marítimo y portuario se da aproximadamente hace 3.500 años a.C. Con el paso del tiempo, el transporte de mercadería a través de los mares, se ha ido desplegando de acuerdo a las necesidades que el comercio mundial exige así

como la capacidad técnica para construir barcos más grandes y con eficientes instalaciones portuarias que sean adecuadas para la manipulación de dichas mercancías. En el siglo XIX la aparición de la turbina de vapor, se continuó con el uso de motores de combustión interna que ayudó con el tráfico de mercancías entre países o regiones. Con los conflictos bélicos del siglo XX, la navegación incorporo nuevas tecnologías, como los radiofaros, las redes radioeléctricas, incluyendo el radar, que permitieron a la navegación transoceánica mayor seguridad (Vega, 2014).

2.3.3. Los puertos dentro del transporte marítimo

Los puertos marítimos son una entidad que cumple la función de ser interfaces entre los distintos modos de transporte en donde tanto humanos como materiales interactúan y ejecutan tareas que les permita transportar un determinado bien. Estos a su vez afrontan un entorno más competitivo debido a las múltiples exigencias y requerimientos de los usuarios, para que puerto sea eficiente requiere de estructuras bien edificadas y equipadas de manera adecuada, con equipos calificados así como mano de obra eficiente y bien preparada (Clavero, 2017).

2.3.4. Operaciones portuarias

Las operaciones portuarias son aquellos procesos administrativos que se realizan en el momento en que el buque ancla en el puerto. Entre los puntos que se pueden decir que están dentro de las operaciones portuarias podemos mencionar las siguientes:

1. Llegada del buque al puerto; aquí se realizan los trámites respectivos como remolque, amarre y solicitud de servicios.
2. Permanencia del buque en el puerto; se realiza la manipulación de la mercancía que entra y sale por medio de la inspección, control, etc.
3. Antes de que el buque parta del puerto; se realizan los trámites administrativos correspondientes y el proceso de manipulación de la mercancía. (González *et al.*, 2015)

2.4. Concepto de aduana

La aduana es una oficina pública ubicada en puertos, ciudades o fronteras donde se produce un gran tráfico comercial teniendo como fin el control y regulación de la entrada y salida ya sea de productos y personas. Se encarga de comprobar la calidad y cantidad de productos que entran y salen de un determinado país, así como los medios

de transporte y trámites que se utilizan para llevar a cabo la exportación e importación, siendo la aduana la única institución legal que permite cruzar cualquier mercancía a través de las fronteras (Aznar *et al.*, 2016).

2.4.1. Funciones que cumple la aduana

Debido al desarrollo que se ha generado en el mundo la aduana solo se puede encargar del control del tráfico internacional de mercancías. Esta debe cumplir con las siguientes funciones:

1. Vigilar las fronteras; está encargada de controlar el ingreso y salida de mercancías como aquellas que son irregulares, es decir que no están aptas para entrar o salir de un determinado país o región.
2. La mercancía debe pasar por el control de aduanas; si la mercancía no es entregada de manera voluntaria para una revisión esta puede ser detenida o incautada.
3. Clasificación de la mercancía; estas deben ser clasificadas de acuerdo a su origen, sin importar que estas no fueran aprobadas para su exportación. (Aznar *et al.*, 2016)

2.4.2. Territorio aduanero

El territorio aduanero es aquel espacio geográfico donde se utiliza las mismas políticas de comercio exterior estando conformada por tasas, tarifas, impuestos, etc., también conocidos como medidas arancelarias y por aquellas medidas no arancelarias como requisitos, trámites, prohibiciones, etc. De este concepto se puede decir que se derivan las importaciones como exportaciones. (Izaguirre *et al.*, 2015)

III. EL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA

3.1. Contrato de concesión

El contrato de concesión es aquel que se da entre dos personas con el fin de conceder al concesionario, la operación, prestación, explotación, y control total o parcial de un producto o servicio predestinado al uso público como por ejemplo aquellas concesiones realizadas por el estado para la construcción de un puerto, aeropuerto, autopista, terminal, etc. Así como aquellas actividades necesarias para el correcto funcionamiento del bien o servicio a cambio de remuneraciones que consisten tanto en tarifas, como tasas, o derechos que permitan la explotación adecuada del bien a cambio de una suma monetaria u otra contraprestación acordadas por ambas partes (Barraza, 2015).

3.1.1. Características de un contrato de concesión

Para el contrato de concesión es necesario la existencia de dos partes para su efectividad en donde se produce una remuneración para el concedente ya sean de tarifas, tasas, valoración, etc., que otorga la explotación del bien o servicio, a su vez para la finalización de dicho contrato este debe quedar estipulado dentro del marco legal, en donde el concesionario debe entregar los bienes que se le fueron otorgados para la explotación de manera gratuita sin esperar ningún tipo de compensación (Pintos, 2015).

3.1.2. Clasificación de las concesiones portuarias

Las concesiones portuarias pueden clasificarse en los siguientes grupos:

1. Concesiones de muelles, embarcaderos, astilleros, diques de carena, almacenes, tinglados y demás obras similares complementarias o auxiliares de las que existan para el servicio de un puerto.
2. Concesión de construcciones o aprovechamiento en la zona marítimo-terrestre que no tengan el carácter de complementarios o auxiliares de las que existen para el servicio de un puerto.
3. Concesiones para construir puertos.
4. Concesiones de marismas, aquí se distingue si se aprovecha la sollicitación que se realiza, es decir si es para desecación o saneamiento del terreno (Palomeque y Lalanguí, 2016).

3.2. Firma del contrato de concesión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar a la empresa Turca Yilport Holding

La modernización de Puerto Bolívar le costará cero dólares al país, y además nos dejará importantes ingresos. El principal compromiso de la concesionaria es convertir al puerto en una plataforma logístico-portuaria con estándares de eficiencia a nivel internacional, que satisfagan las demandas y necesidades del comercio exterior en la región y así contribuir al cambio de nuestra matriz productiva (Presidencia de la República del Ecuador 2016).

La modernización de Puerto Bolívar extenderá el movimiento comercial desde y hacia el Ecuador, sino que generará 600 empleos directos y unos 1.800 indirectos en áreas de la actividad portuaria, y esos empleos son para los orensenses. El contrato contempla la realización de obras adjuntas, entre ellas, la regeneración del malecón de Puerto Bolívar, la recuperación del estero Huaylá y la capacitación permanente al personal del puerto con escuelas de formación vacacional.

La propuesta de Yilport Holding contempla cinco etapas: la primera es el equipamiento, reparación y construcción de un nuevo muelle y dragado; en la segunda y tercera se invertirá en más equipamiento; la cuarta y quinta fases consideran nuevas inversiones en equipamiento y un segundo muelle (Presidencia de la República del Ecuador 2016).

3.2.1. Características del contrato de concesión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar a Yilport

Las características del contrato de concesión son las siguientes:

1. Es un contrato ostentoso, ya que genera beneficios para ambas partes, sin ningún tipo de perjuicio por las múltiples obligaciones que el delegatario tendrá a su cargo.
2. Al ser las instalaciones de origen público el delegatario deberá regirse en base a la ley apegándose a todos los códigos o normas que protegen al trabajador.
3. El Delegatario deberá ejercer el cumplimiento de las normas destinadas a los precios tarifarios, desarrollo de actividades portuarias y prestación de servicios que sean eficiente e interrumpidos, realizando las inversiones necesarias (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 2016).

3.2.2. Beneficios de la concesión

Entre los beneficios que brinda este contrato de concesión tenemos:

1. La modernización de Puerto Bolívar no representará ningún gasto al país ya que esto queda estipulado en el contrato que la empresa Yilport es quien invertirá en la tecnificación y desarrollo del puerto.
2. Proporciona más puestos de trabajo gracias a la inversión de 750 millones de dólares permitiendo convertir al puerto en uno de los puertos marítimos más modernos de América Latina.
3. El estado tendrá un gran beneficio al recibir alrededor de 500 millones de dólares por pago de impuestos, así como 1034 millones de dólares adicionales que serán invertidos en diferentes organismos estatales, es decir que el estado recibirá cada año pagos por el arrendamiento del puerto La modernización de Puerto Bolívar no solo que ampliará el movimiento comercial desde y hacia el Ecuador, sino que generará 600 empleos directos y unos 1.800 indirectos en áreas de la actividad portuaria, y esos empleos son para los orensenses.
4. Se contempla dentro del contrato las capacitaciones constantes del personal portuario, la regeneración del malecón de Puerto Bolívar, y la recuperación del estero Huaylá (El Tiempo diario de Cuenca 2016).

3.2.3. Desventajas de la concesión

Entre las desventajas podemos decir:

1. El incremento de las tarifas portuarias, provoca el descontento tanto a productores como exportadores ocasionando que dejen de utilizar el puerto para exportar sus cargas movilizándose a otro más competitivo en precio como es el de Guayaquil (El Correo, 2017).
2. El dragado, trae consigo grandes inconvenientes debido a la remoción del sedimento el cual afectaría a más de 40 mil hectáreas provocando la muerte de ciertas especies así como la contaminación ambiental que se producirá a tal grado de convertirlo en algo alarmante no solo para la parte ambiental sino también para la comercial (Prado *et al.*, 2017).

IV. GESTIÓN ESTRATÉGICA Y ADMINISTRATIVA ENTRE PUERTOS MARÍTIMOS A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

Los países desarrollados y aquellos en vías de desarrollo consideran a los puertos como entidades estrechamente relacionadas a la economía siendo vitales y estratégicos para un país, donde las inversiones que se requieren y las ampliaciones que se efectúan para el desarrollo de los puertos no dejan otra alternativa que no sea la participación del sector público. Las causas o motivos por las que se necesite la reestructuración de la gestión de un puerto dependerán de los objetivos que este pretenda alcanzar ya sea la calidad y la eficiencia de sus servicios o satisfacer las necesidades del cliente.

Es importante saber que el éxito o fracaso de un puerto sea este pequeño o grande no va a depender de que su tipo estructura de gestión sea pública o privada sino más bien deben tener en cuenta que aquellos puertos que están en primera línea, están directamente orientados a el mercado convirtiendo a esto en la principal meta para la mayoría de las reestructuraciones portuarias (Fillol *et al.*, 2016).

4.1. Gestión y administración portuaria

Debido a la gran variedad de actividades y de operadores de una entidad portuaria se establece el uso de un departamento que se encargue de las labores de coordinación, si bien es sabido que en el mundo la gestión de puertos es manejada por las autoridades portuarias esto puede variar dependiendo del país. Pudiéndose encontrar sistemas portuarios gestionados por el Estado, mientras que en otros países siguen un modelo más descentralizado donde se puede encontrar puertos bajo la responsabilidad local o municipal (Pérez, 2017).

4.2. Gobernanza de los sistemas portuarios en el mundo

Los cambios económicos impulsaron el desarrollo para los puertos involucrados en el comercio exterior, a esto le sumamos las dificultades que tuvieron que afrontar tales como el avance tecnológico y el negocio dirigido al mercado obligándolos a reubicarse estratégicamente e implementar cadenas logísticas más adecuadas. Debido a estos cambios el transporte de mercancías tuvo un incremento estableciendo así la necesidad de que los puertos generen servicios más competitivos (Sánchez y Ortiz, 2015).

A continuación se determina la evolución de los sistemas portuarios:

1. Service Port – Puerto de Servicio

La autoridad portuaria es responsable de la infraestructura, superestructura y así se encarga de la abastecimiento de servicios del puerto, mientras que los servicios son facilitados por empresas portuarias quienes son responsables del mantenimiento de la infraestructura y de los equipos.

2. Tool Port – Puerto Herramienta

La autoridad portuaria es dueña de la infraestructura, superestructura (edificios) y los equipos (grúas, entre otros), los servicios portuarios son otorgados por las empresas privadas con permiso de concesión o licencia, lo que respecta a la carga y descarga son suministradas por empresas estibadoras y por último las empresas portuarias son las responsables del cuidado y mantenimiento de la infraestructura y equipamiento portuario.

3. Lanlord Port – Puerto Propietario

El puerto es propiedad de autoridad portuaria, todos los servicios portuarios son prestados por empresas privadas, las empresas portuarias son las encargadas del mantenimiento de la infraestructura, equipos, etc. y el puerto está dividido en terminales independientes que se responsabilizan de su mantenimiento.

4. Private Port – Puerto Privado

Las empresas privadas son dueñas del puerto, así como los servicios prestados y los operadores son los responsables del mantenimiento e inversión.

5. Terminal Port – Puerto Concesionario

El control del puerto es asignado a una empresa privada así como la prestación de sus servicios y la realización de sus inversiones.

4.3. Factores que determinan la competitividad portuaria

La competitividad portuaria se la puede definir como aquella capacidad que tienen los puertos de manejar, distribuir y captar mercancía a través de los océanos con el fin de distribuirla al mercado exterior por medio de servicios eficientes, eficaces, rápidos y seguros. Los factores que se encargan de determinar la competitividad de un puerto son:

1. Disponibilidad de Infraestructura Especializada; el puerto debe poseer todo lo necesario para su funcionamiento como muelles, zona de maniobras y atraque, canales marítimos y terrestre especializados que se encarguen de recibir grandes embarcaciones.
2. Disponibilidad de Superestructura Especializada; se entiende por bodegas, cobertizo, patios, así como instalaciones con equipos especializados los cuales requieren altas inversiones económicas.
3. Sistemas modernos de Información Tecnológica; manejado por un recurso humano altamente capacitado y experto en el sector portuario.

Estos factores antes mencionados son poco probables que se den en puertos públicos administrados por gobiernos de países latinoamericanos, debido a la necesidad de aplicar reformas portuarias que de paso a una reestructuración de un nuevo sistema portuario (Alemany, 2015). Así mismo estos factores son determinados por:

1. La competitividad de sus servicios portuarios, como tarifas razonables, eficiencia en sus servicios y garantizar la seguridad de las embarcaciones sobretodo de la carga.
2. La capacidad para generar mayor valor agregado a los servicios portuarios por medio de la competitividad en los servicios portuarios.
3. Sistemas de información que faciliten la disponibilidad de información del proceso logístico y agilice trámites del comercio exterior (Alemany, 2015).

4.4. La participación del sector privado en la gestión portuaria

La participación del sector privado en la gestión portuaria abarca una amplia cantidad de aspectos que va a depender de la titularidad del puerto, leyes del país y sobretodo de los objetivos que se deseen lograr. Donde las opciones se reducen esencialmente a (Simoës, 2017):

1. Contratos de servicios, son la forma más sencilla de que el sector privado participe, es decir la empresa pública es responsable de proveer el servicio adjudicándose todo los riesgos comerciales así como la remuneración de trabajo mientras que la empresa privada se encargaría únicamente de la elaboración del servicio.

2. Contratos de gestión, son aquellos contratos donde la autoridad pública otorga a la empresa privada la obligación de gestionar un determinado servicio así como de su mantenimiento, realizando la toma de decisiones necesarias pero sin asumir el riesgo comercial.
3. Contratos de arrendamiento, también conocidos como “leasing,” son contratos donde la parte privada alquila por un cierto tiempo las instalaciones responsabilizándose de la gestión, operación, y mantenimiento de las mismas donde la parte pública sólo aparece como dueños de los bienes.
4. Contratos de concesión, es aquel que se da entre dos entidades con el fin de conceder al concesionario, la operación, prestación, explotación, y control total o parcial de un producto o servicio predestinado al uso público.

4.5. Gestión Estratégica entre los puertos de Panamá, Singapur y Japón

Entre los puertos más importantes tenemos el de Panamá, Singapur y Japón, siendo vitales para el comercio mundial. A continuación hablaremos de cada uno de ellos:

1. Puerto Marítimo de Singapur

Según (Mena *et al.*, 2018) Singapur es el país más pequeño ubicado en el suroeste asiático limitando con Indonesia y Malasia por mar, considerado como uno de los puertos más grandes del mundo siendo el más importante debido a que facilita el 50% de embarques y desembarques de crudo mundial con una aproximación de 120.000 buques cargueros que anclan en sus muelles con cargamento general, contenedores, granel, etc. El puerto de Singapur está formado por 5 terminales marítimas que llevan a cabo las funciones de gestión del comercio (Herrera, 2015).



Figura 2. Puerto Marítimo de Singapur

Fuente: The observatory of economic complexity (2017)

Las principales exportaciones de Singapur son:

- Refinado de Petróleo (\$32,5 Miles de millones)
- Circuitos integrados (\$27,2 Miles de millones)
- Computadoras (\$8,14 Miles de millones)

También se debe tener en cuenta sus principales importaciones siendo:

- Circuitos integrados (Chip o microchip) (\$49,3 Miles de millones)
- Refinado de Petróleo (\$31,9 Miles de millones)
- Petróleo Crudo (\$13,9 Miles de millones)
- Computadoras (\$6,45 Miles de millones)

Los principales destinos de las exportaciones son:

- China (\$29,3 Miles de millones)
- Malasia (\$18,8 Miles de millones)
- Estados Unidos (\$16,1 Miles de millones)
- Indonesia (\$15,1 Miles de millones)
- Hong Kong (\$13,8 Miles de millones)

Singapur cuenta con 5 terminales:

- **Brani**

Posee alrededor de 8 muelles con una longitud de aproximadamente 2.400 m., su área es de 80 ha., con una profundidad de 15 m. y un total de 32 grúas (Sistema de Inteligencia Comercial 2016).



Figura 3. Terminal marítimo Brani

Fuente: The observatory of economic complexity (2017)

- **Keppel**

Tiene 14 muelles con una longitud de 3.200 m., un área de 105 ha. y una profundidad máxima de 15,5 m., posee un total de 39 grúas (Sistema de Inteligencia Comercial 2016).



Figura 4. Terminal marítimo Keppel

Fuente: The observatory of economic complexity (2017)

- **Tanjong Pagar**

Posee 7 muelles de contenedores tienen una longitud de 2.100 m. con un área de 85 ha., su profundidad máxima es de 14,8 m., posee alrededor de 27 grúas (Sistema de Inteligencia Comercial 2016).



Figura 5. Terminal marítimo Tanjong Pagar

Fuente: The observatory of economic complexity (2017)

- **Pasir Panjag**

Está compuesto por 2 terminales, donde Pasir Terminal 1 consta con 11 muelles de contenedores con una longitud de 3.800 m. con un área de 160 ha., su profundidad

máxima es de 15 m. y posee 44 grúas, mientras que Pasir Terminal 2 consta con 12 muelles de contenedores con una longitud de 4.000 m. con un área de 170 ha., su profundidad máxima es de 16 m. y posee 46 grúas (Sistema de Inteligencia Comercial 2016).



Figura 6. Terminal marítimo Pasir Panjag
Fuente: The observatory of economic complexity (2017)

- **Terminal Multipropósito**

Se encarga del manejo de autos-carga de equipos pesados, cables, etc., ofrece también almacenamiento a corto y largo plazo. Posee 3 muelles con un patio de almacenamiento de hasta 20.000 vehículos (Sistema de Inteligencia Comercial 2016).



Figura 7. Terminal Multipropósito
Fuente: The observatory of economic complexity (2017)

2. Puerto Marítimo de Panamá

La República de Panamá está ubicada en el centro del hemisferio occidental, formando un eslabón entre América Central y América del Sur, siendo interrumpido por el canal

de Panamá que es la vía directa que une al océano Atlántico y el Pacífico. Panamá en el 2016 exportó \$ 8,8 Miles de millones e importó \$ 27,8 Miles de millones (Gobierno de la República de Panamá sf.).



Figura 8. Puerto de Cristóbal, Panamá

Fuente: Gobierno de la República de Panamá (2018)

Las principales exportaciones de que posee Panamá son:

- Pasajeros y buques de carga (\$860 Millones)
- Las sulfonamidas (esenciales para combatir las enfermedades bacterianas) (\$846 Millones)
- Medicamentos envasados (\$723 Millones)

Así mismo sus principales importaciones son:

- Pasajeros y buques de carga (\$7,29 Miles de millones)
- Refinado de Petróleo (\$2,29 Miles de millones)
- Petróleo Crudo (\$1,94 Miles de millones)

Entre los principales destinos de las exportaciones tenemos:

- Estados Unidos (\$2,11 Miles de millones)
- Venezuela (\$602 Millones)
- Ecuador (\$595 Millones)
- Guatemala (\$545 Millones)

La logística de los puertos estatales están direccionados exclusivamente al cabotaje o comercio interno y los puertos privados se orientan principalmente en operaciones de comercio exterior. Esta dirección que toman los puertos ha logrado que el sector

privado realice millonarias inversiones con el fin de desarrollar la infraestructura permitiendo a la parte portuaria un mayor avance en su comercio convirtiéndolo en su pilar fundamental. Así mismo cada puerto posee características físicas que los diferencian de acuerdo con la naturaleza de sus operaciones se clasifican en (Gobierno de la República de Panamá sf.):

- **Puertos Especializados**

Dentro de esta clase de puertos tenemos aquellos que son: puertos fruteros, azucareros, pesqueros y las terminales petroleras. Entre los puertos que se especializan en estas actividades tenemos Puerto de Almirante, el de Vacamonte y el de Chiriquí Grande.



Figura 9. Puerto de Chiriquí grande, Panamá
Fuente: Gobierno de la República de Panamá (2018)

- **Complejos Portuarios**

Los complejos portuarios se identifican por los tipos de servicios que estos prestan, siendo los Puertos de Balboa y de Cristóbal quienes cumplen las funciones de estos complejos ya sea de carga o descarga de mercancía entre otras actividades (Gobierno de la República de Panamá sf.).



Figura 10. Puerto de Balboa, Panamá
Fuente: Gobierno de la República de Panamá (2018)

- **Puertos de Carga General**

Estos puertos contienen el 57% de los puertos que conforman el Sistema Portuario Nacional encargados principalmente del comercio exterior y cabotaje.

Las terminales de contenedores que operan en Panamá son gestionadas por tres de los diez principales operadores de terminales de contenedores en el mundo como: Manzanillo International Terminal (MIT); Colón Container Terminal (CCT); y Panamá Ports Company (PPC) (Gobierno de la República de Panamá sf.).



Figura 11. Panamá Ports Company

Fuente: Gobierno de la República de Panamá (2018)

3. Puerto Marítimo de Japón

Japón está ubicado en el este de Asia, está conformado por cuatro grandes islas Hokkaido, Honshu, Shikoku y Kyushu con una superficie de 377.915 km². Su economía ha sido impulsada por el comercio es por ello que consta con 150 puertos, teniendo como características la conectividad con los distintos mercados del mundo, el tiempo para el tránsito es corto convirtiéndolo en el medio de transporte más corto (Restrepo 2017).

Japón es considerado el mayor exportador del mundo, entre las principales exportaciones tenemos:

- Coches (\$100 Miles de millones)
- Piezas-Repuestos (\$33,5 Miles de millones)
- Impresoras industriales (\$12,5 Miles de millones)

Mientras sus principales importaciones son:

- Petróleo Crudo (\$46,5 Miles de millones)
- Gas de petróleo (\$31,7 Miles de millones)
- Medicamentos envasados (\$16,5 Miles de millones)

Entre los principales puertos que posee Japón, está el de Tokio que maneja la mayor parte de los contenedores que moviliza el país, cuya característica es de funcionar como un centro de distribución, en lo que respecta a su infraestructura este cuenta con 4 terminales que son:

- Terminal de contenedores Oi; posee una longitud de 2.354 m. cuenta con 20 grúas y profundidad es de 15 metros (Sistema de Inteligencia Comercial 2015).



Figura 12. Terminal de contenedores Oi
Fuente: Ficha de logística de Japón (2015)

- Terminal de contenedores Aomi; su longitud es de 1.570 metros, cuenta con cinco plazas cuyas profundidades son de 13 a 15 m (Sistema de Inteligencia Comercial 2015).



Figura 13. Terminal de contenedores Aomi
Fuente: Ficha de logística de Japón (2015)

- Terminal de contenedores de Shinagawa; su profundidad es de 10 m. con una longitud de 745 m., por esta terminal pasan barcos pequeños que se dirigen a Asia.



Figura 14. Terminal de contenedores Shinagawa
Fuente: Ficha de logística de Japón (2015)

- Terminal de línea Odaiba; tiene una longitud de 1.800 m. contando con nueve atracaderos que tienen 10 m. de profundidad.



Figura 15. Terminal de contenedores Odaiba
Fuente: Ficha de logística de Japón (2015)

V. MARCO METODOLÓGICO

El estudio investigativo se desarrolló en Puerto Bolívar ubicado en la costa de Sudamérica, al sur de Ecuador en la provincia de El Oro, sus coordenadas geográficas son: 80°00'01'' de longitud oeste y 03°15'55'' de latitud sur, con una temperatura de 20 a 25°C. Fue creado por decreto legislativo el 13 de abril de 1897 y declarado Puerto Mayor de la República el 24 de julio de 1898, su pilar fundamental comercio radica en el puerto marítimo de Autoridad Portuaria gracias a los ingresos que generan las tasas que pagan las naves por los servicios prestados, convirtiéndose en el segundo puerto de la República por el movimiento de carga en el Sistema Nacional Portuario contando con un sistema semimecanizado para el embarque de las cajas de banano, movilizándolo alrededor del 80% de la producción bananera ecuatoriana.



Figura 16. Ubicación geográfica de Puerto Bolívar

Fuente: Map data 2018 Google

5.1. Método

Se realizó un estudio prospectivo, descriptivo y transversal dado que la investigación comienza antes de que se den los hechos de estudio observando a medida que suceden, a su vez las variables se desarrollan en su contexto real permitiendo extraer conclusiones de los distintos factores que las afectan, para ello se elaboró dos tipos de encuestas una dirigida a las empresas portuarias Anexo 1 y otra a los estibadores Anexo 2, permitiendo conocer la percepción de ambos, estableciéndose como un instrumento

de recolección documental sometidas a un proceso de validación Anexo 3 (Hernández Sampieri *et al.*, 2017).

5.2. Universo y muestra

Según Hernández Sampieri *et al.*, (2017) la población o universo de estudio se lo define como aquel conjunto de elementos de los cuales se pretenden deducir los resultados, los cuales deben ser bien definidos para la obtención de la muestra dado que la información recopilada de la página web de APPB establece que en la actualidad existen 31 empresas divididas de acuerdo a su actividad:

Empresas Portuarias	N° empresas portuarias
Operadoras de buque	5
Operadoras de carga	6
Servicios complementarios	11
Agencias navieras	9
Total de población	31

Tabla 6. Empresas que laboran con Yilport (2018)
Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (2018)

Para la obtención de la muestra se aplicó la siguiente fórmula:

Estimación categórica de la población conocida

$$n = \frac{N * Z_{1-a}^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z_{1-a}^2 * p * q}$$

Dónde:

N = Total de la población

Z_{α/2}= 1.96 al cuadrado (si la seguridad es del 95%)

p = proporción esperada (en este caso 5% = 0.05)

q = 1 – p (en este caso 1-0.05 = 0.95)

d = precisión (en su investigación use un 5%).

n=Tamaño de la muestra.

$$n = \frac{31 * (1,96)^2 * (0,95 * 0,05)}{(0,05)^2 * (31 - 1) + (1,96)^2 * (0,95 * 0,05)}$$

$$n = \frac{31 * 3,84 * (0,0475)}{0,075 + 3,84 * (0,0475)}$$

$$n = \frac{(119,0896) * (0,0475)}{0,075 + 0,1824}$$

$$n = \frac{5,656756}{0,2574}$$

$$n = 21,9$$

$$n = 22$$

Empresas Portuarias	Cantidad
Operadoras de buque	4
Operadoras de carga	4
Servicios complementarios	8
Agencias navieras	6
Total de muestra	22

Tabla 7. Estratificado de muestras de las empresas portuarias (2018)

A continuación se proporciona los datos del muestreo aleatorio estratificado de la muestra de estibadores:

Para determinar la muestra de los estibadores se utilizó la misma fórmula, dado que se conoce el total de los mismos, siendo aproximadamente 1106 personas el total de la población. La selección de los estibadores que fueron encuestados se realizó por medio del muestreo aleatorio simple, consistiendo en seleccionar elementos de una muestra de una población de forma que todos ellos tengan igual posibilidad de ser escogidos (Hernández *et al.*, 2017).

$$n = \frac{1106 * (1,96)^2 * (0,95 * 0,05)}{(0,05)^2 * (1106 - 1) + (1,96)^2 * (0,95 * 0,05)}$$

$$n = \frac{1106 * 3,84 * (0,0475)}{2,7625 + 3,84 * (0,0475)}$$

$$n = \frac{(4248,8096) * (0,0475)}{2,7625 + 0,1824}$$

$$n = \frac{201,818456}{2,944976}$$

$$n = 68,52$$

$$n = 69$$

5.3. Recolección de datos

Para la recolección de datos se utilizó los dos tipos de encuestas establecidas, cuyas preguntas eran de tipo abiertas y cerradas siendo dirigidas a su población de estudio respectiva, posteriormente se realizó las pertinentes visitas a las empresas portuarias así como a los estibadores quienes fueron encuestados en los alrededores de Autoridad Portuaria, consecutivamente se ingresó la información en una hoja de Excel ordenándose por preguntas y así ser transferidas al programa SPSS Statistics Editor de Datos y proporcione las tablas de frecuencias y gráficos estadísticos de barras necesarios para la interpretación de los resultados de la investigación.

Este método de recolección de datos se basa según el concepto que indica que una encuesta es el conjunto de preguntas dirigidas a una determinada muestra con el único fin de dar a conocer de manera específica una opinión o hechos específicos. (Arias *et al.*, 2016).

5.4. Procedimiento estadístico

Para la caracterización de las variables categóricas estudiadas se aplicaron las bases de la estadística descriptiva en la que se estructuran tablas de distribución de frecuencias a partir de las categorías de cada variable analizada. Y donde se exponen las frecuencias absolutas y relativas.

Para la representación gráfica de la información generada por cada variable en función de las preguntas elaboradas en el instrumento de medición documental (encuesta), con la finalidad de conocer la percepción de los encuestados, se construyeron gráficos de barras a partir de las categorías de dicha variable.

El análisis de los datos se efectuó mediante el empleo del paquete estadístico SPSS versión 22 para Windows (IBM Corp, 2016)

VI. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Para el desarrollo de la investigación se aplicaron dos tipos de encuestas dirigidas a: las empresas portuarias y a los estibadores que permitieron exponer resultados seguros, según la información recopilada existen alrededor de 31 empresas portuarias que laboran con Yilport la muestra obtenida fue de 22, mientras que el número de estibadores es de aproximadamente 1106 con una muestra de 69 personas, en base a estos datos se puede indicar lo siguiente:

Según los datos obtenidos de la investigación el porcentaje más alto de las empresas que trabajan con Yilport la tiene servicios complementarios con un 36%, seguida por agencias navieras con un 27%, y por último operadoras de carga y buque con un 18% dando un total del 100% de empresas portuarias.

El resultado de las agencias navieras, “reveló” que en la actualidad se da un buque por semana alegando que no se ha producido ningún tipo de cambio hasta el momento coincidiendo con la cantidad de buques que se daban antes de la concesión, pero por otro lado una de las 6 agencias navieras manifestó que el número de buques que se daban semanalmente ha variado de 8 a 15 días en la actualidad, lo que demuestra que al menos una empresa portuaria ha visto cambios generados por la concesión. Anexo 4

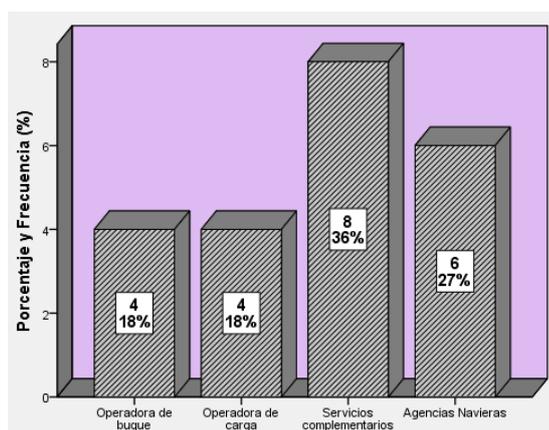


Figura 17. Tipo de servicio que ofrecen a Yilport

Fuente: Elaboración propia

En lo que respecta a la edad de los estibadores portuarios, están dentro de los 20 a 50 años distribuyéndose de la siguiente manera: de 40-50 años representa el 41%, seguido

del 30% que son de 30-40 años y por último el 29% de 20-30 años, lo que demuestra que el porcentaje más alto de trabajadores está dentro del rango de 40-50 años. Anexo 5

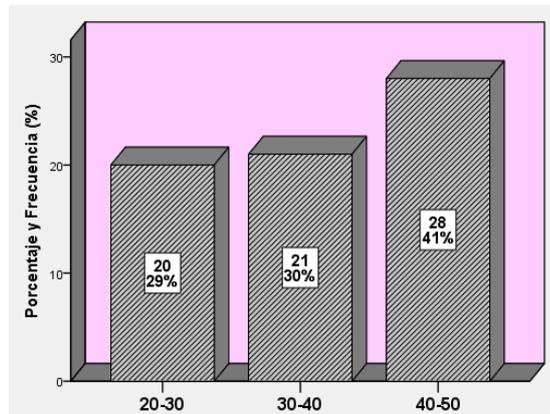


Figura 18. Edad de estibadores
Fuente: Elaboración propia

Así mismo en la figura 19 revela que del 100%, el 64% de las empresas portuarias expresan que si existe diferencias entre APPB y Yilport por los servicios que las empresas proveen, en donde el alza de la tarifa portuaria ha generado inconformidad por parte del sector bananero, a esto le sumamos los despidos de aquellas empresas portuarias de las que Yilport ha prescindido. Todo esto ha hecho que las empresas que aún se mantienen observen los cambios que se han producido luego de la concesión. Anexo 6

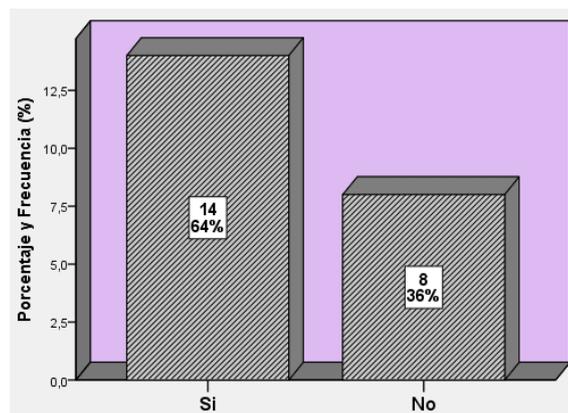


Figura 19. Diferencia entre APPB y Yilport por los servicios prestados de las empresas portuarias
Fuente: Elaboración propia

De esta manera se aprecia que el 73% de las empresas portuarias expresaron que los requerimientos o procesos para la exportación de banano que ofrece Yilport sí son diferentes a los ofrecidos por APPB, según las empresas encuestadas expresaron que

los procesos o requerimientos que requería APPB no eran tan exigentes como los de Yilport, es decir son más estrictas en su cumplimiento entre esto tenemos la verificación exacta del destino de la fruta y que tanto productores como exportadores deben estar registrados en el Ministerio de Agricultura y Ganadería, entre otros. Anexo 7

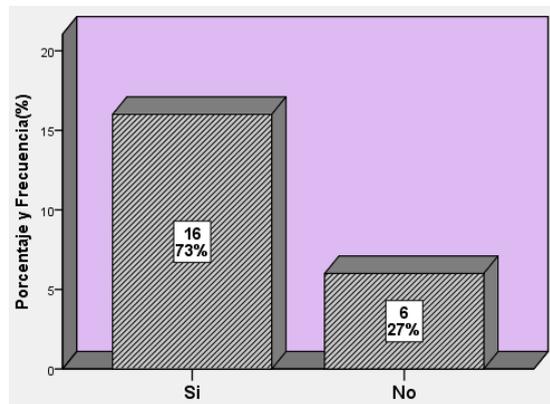


Figura 20. Procesos o requerimientos para la exportación de banano ofrecidos por Yilport
Fuente: Elaboración propia

Tal como se observa en la figura 21 el 77% de las empresas portuarias manifiestan que los trámites que se realizan en Yilport no cumplen con el tiempo ni los estándares de eficiencia y eficacia, demostrando así el malestar que produce la demora de la aprobación de ciertos trámites.

Se puede concluir que Yilport tiene el mismo inconveniente que poseía APPB al momento de realizar los correspondientes trámites para una exportación ya que algunas empresas contaban con que se dé un cambio significativo que permita que este tipo de diligencias se gestionen de manera más agilizada. Anexo 8

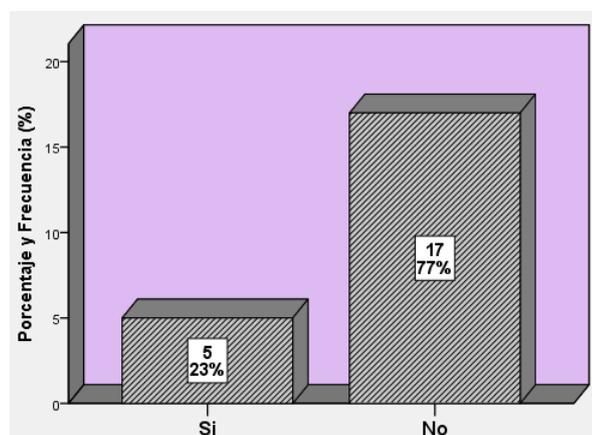


Figura 21. Trámites que se realizan en Yilport
Fuente: Elaboración propia

Se concluye que el servicio portuario luego de la concesión de APPB a Yilport ha cambiado considerablemente en lo que respecta al alza de la tarifa de carga de caja de banano, lo que provocó molestias tanto a productores como exportadores que manifestaban los problemas económicos que esto les traería, expresando que la nueva tarifa de \$0,28 era un precio muy alto en relación a otros puertos que aún se mantienen con el valor de \$ 0,13. Por lo tanto muchos de los exportadores de banano optaron por trasladar su producción al puerto de Guayaquil el cual posee tarifas más competitivas, lo que generaría un duro golpe a la economía de APPB, no obstante Yilport difundió una propuesta donde establecía elevar las tarifas progresivamente de \$ 0,13 a \$ 0,24 durante el mes de mayo, así hasta llegar a los \$ 0,28 en septiembre del 2017.

Dicha propuesta fue rechazada de manera inmediata y en vista de la presión que ejercía el sector bananero, se optó por la realización de un acuerdo cuya firma se dio el 11 de mayo del 2018, la cual se encargaría de fijar la tarifa a \$ 0,15 con una duración de 3 años, permitiendo alcanzar una solución satisfactoria para las partes involucradas.

En lo que respecta a la exportación de la fruta banano la investigación refleja que el 73% de las empresas portuarias manifestaron que sí se ha visto afectada la exportación de banano a causa de la concesión de APPB a Yilport como está expresado en la figura 22. Esto se debe al alza tarifaria cuyo precio original era de \$0,13 para luego pasar a \$0,28 provocando el descontento de productores y exportadores de banano, ante esto los integrantes del sector bananero plantearon una reunión con los representantes de Yilport con el fin de llegar a un acuerdo sobre el precio final de la tarifa y evitar que la provincia de El Oro experimente una baja en su exportación de banano. Anexo 9.

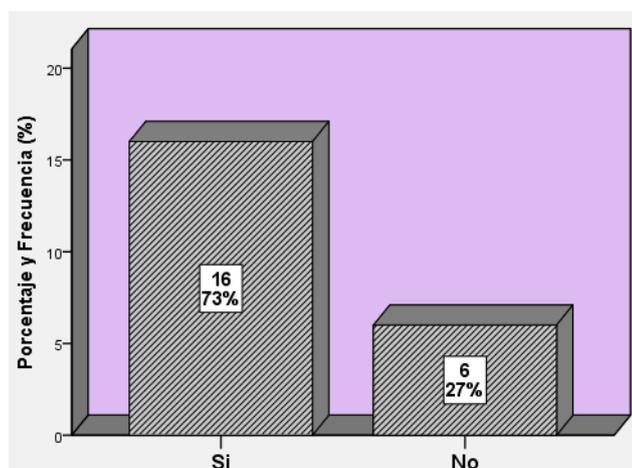


Figura 22. Exportación de banano afectada por la concesión de APPB a Yilport

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte el 59% de los datos revelan que la disminución del número de cajas de banano exportadas es normal, esto quiere decir que en los dos últimos años no se ha dado ningún tipo de alteración ya sea por la parte natural o administrativa, no obstante se debe tener en cuenta que existe un 32% que indica que la disminución de exportación es alta y a esto se puede vincular el alza tarifaria antes mencionada que causó el descontento del sector bananero, pero llegando a solucionarse evitándose así que los índices de disminución de exportación bananera aumentaran. Anexo 10.

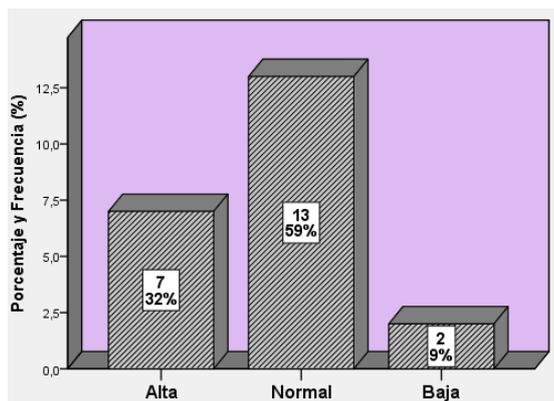


Figura 23. Disminución del Número de cajas de banano exportadas
Fuente: Elaboración propia

Como se ha mencionado con anterioridad sí existen diferencias en lo que respecta a las tarifas para la exportación de banano como se observa en la figura 24, siendo la de carga de caja de banano la que más dificultades ha generado, con un precio de \$0,13 antes de la concesión que posteriormente se modificó de acuerdo a los cambios estipulados por Yilport dándole el valor de \$0,20 para luego pasar a \$0,28, provocando la molestia de productores y exportadores de banano, por ello se tomó medidas que ayudaron a establecer el precio final de \$0,15 con una duración de hasta el 2021. Anexo 11

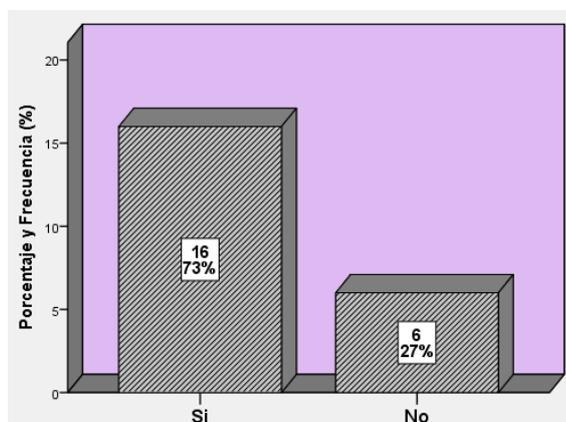


Figura 24. Diferencia de tarifas portuarias entre Yilport y APPB
Fuente: Elaboración propia

En el año 2015 se puede estimar que la cantidad de cajas de banano exportadas es de aproximadamente 56 millones, en el 2016 se sabe que se exportó cerca de 20 millones notándose un descenso considerable en la exportación, mientras que en el 2017 su rendimiento en la exportación de banano ha sido óptima con un total de 62.589.752 cajas de banano según los datos estadísticos de la asociación de exportadores de banano del Ecuador, a pesar de las dificultades generadas por el alza tarifaria establecida por la concesionaria Yilport la exportación se ha mantenido alta y se estima que para el 2018 supere esta cifra.

Como puede se puede observar la investigación refleja que el 67% de estibadores respondieron que no se ha generado ningún tipo de cambio económico que beneficie a su familia, expresaban que su remuneración no se ha modificado Anexo 12.

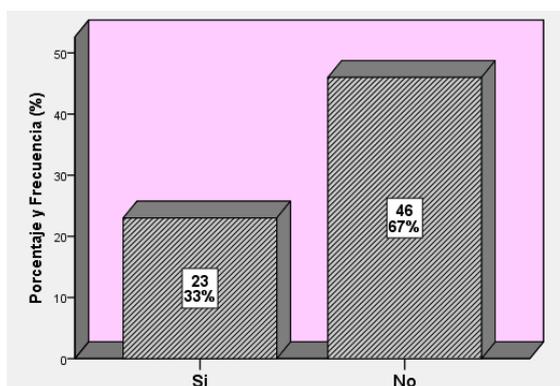


Figura 25. Yilport ha generado un cambio económico en su familia
Fuente: Elaboración propia

Tal como se observan los resultados de la investigación el 54% de estibadores respondieron que no existe ningún tipo de diferencia en sus horas laborables antes de la llegada de Yilport, así mismo el 46% restante respondió que sí existe un cambio en su jornada laboral constatando así que si se han dado pequeños cambios. Anexo 13.

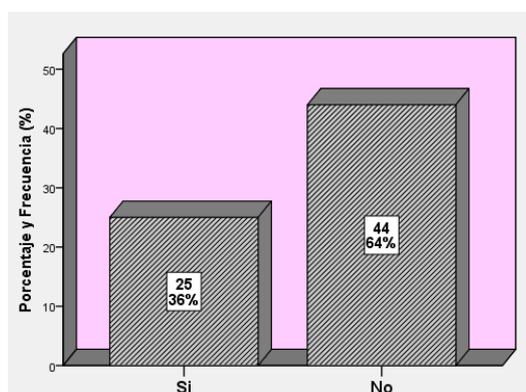


Figura 26. Diferencia de horas laborables de estibadores antes de la llegada de Yilport
Fuente: Elaboración propia

A continuación se refleja que el 100% de estibadores si reciben su remuneración salarial mediante un rol de pagos, indicando así que el uso de un rol de pagos les permite tener a las empresas constancia del pago de los haberes realizado a sus empleados, tal como se puede apreciar en la figura 27. Anexo 14.

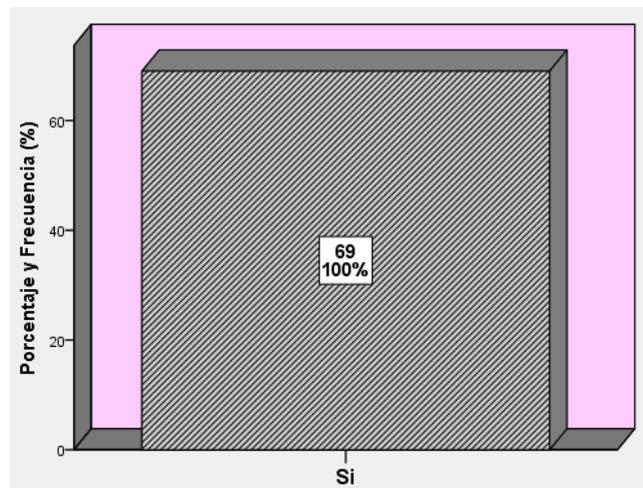


Figura 27. Remuneración salarial cobrada mediante rol de pago
Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar en la figura 28 el 100% de estibadores afirmaron que reciben sus beneficios sociales de ley tales como décimo tercero y cuarto sueldo, fondos de reserva, vacaciones, utilidades, etc. Anexo 15

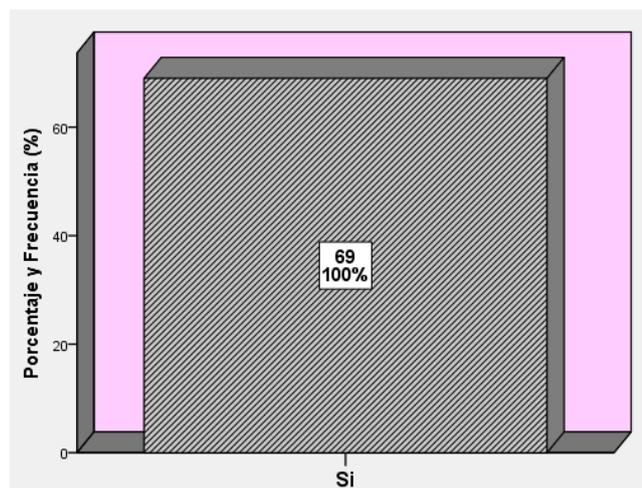


Figura 28. Beneficios sociales de ley
Fuente: Elaboración propia

Así mismo el 100% de la investigación revela que los estibadores si cuentan con un seguro social, que es obligación y responsabilidad de la empresa cumplirla desde el primer día empiezan sus labores y al no hacerlo puede causar multas de hasta 3 o 5 salarios básicos unificados por cada trabajador no afiliado. Anexo 16.

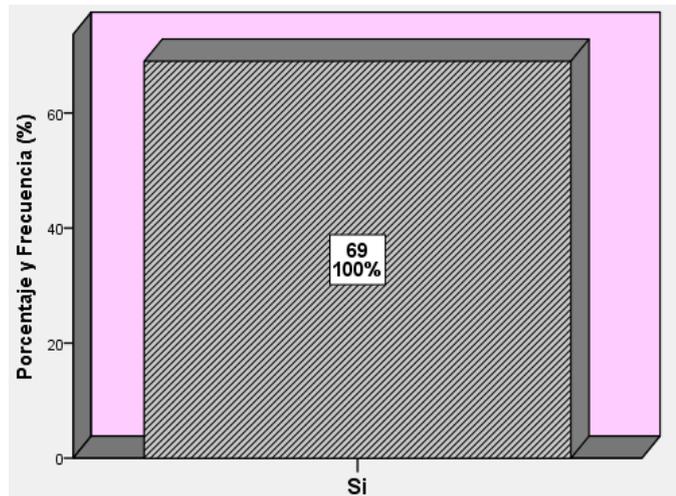


Figura 29. Seguro social para estibadores
Fuente: Elaboración propia

En lo que respecta a la facilitación del uniforme de trabajo a los estibadores, el 100% afirmó que la empresa empleadora es quien se les otorga, representando algo beneficioso para su economía. Anexo 17.

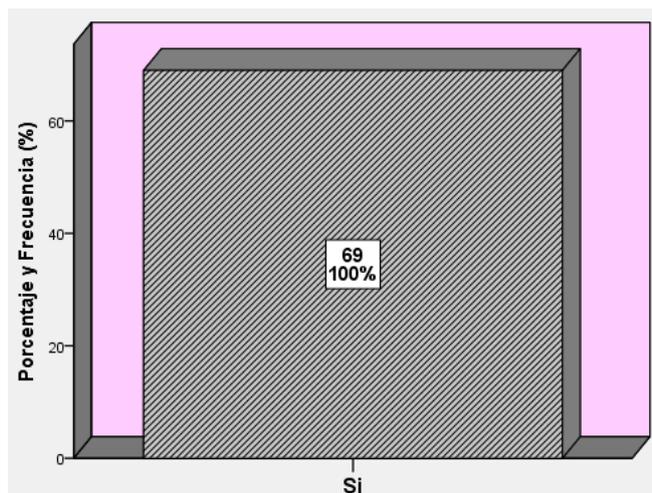


Figura 30. Uniforme de trabajo otorgado por la empresa
Fuente: Elaboración propia

Según el 90% de estibadores manifestaron que en caso de algún accidente laboral acuden al IESS, mientras que el 6% acuden a un hospital y el 4% prefiere ir a su casa siempre y cuando el percance no sea de mayor gravedad, otorgándoles el permiso laboral respectivo.

Por lo tanto se puede concluir que todos los encuestados recibir su seguro social y pueden hacer uso del mismo ya que sus pagos están al día contando con un servicio médico, es por ello que las empresas portuarias plantean todo los tipos de riesgos que se pueden presentar en el ámbito laboral con el fin de que se evite accidentes de gran magnitud que pueda cobrar la vida de sus empleados Anexo 18.

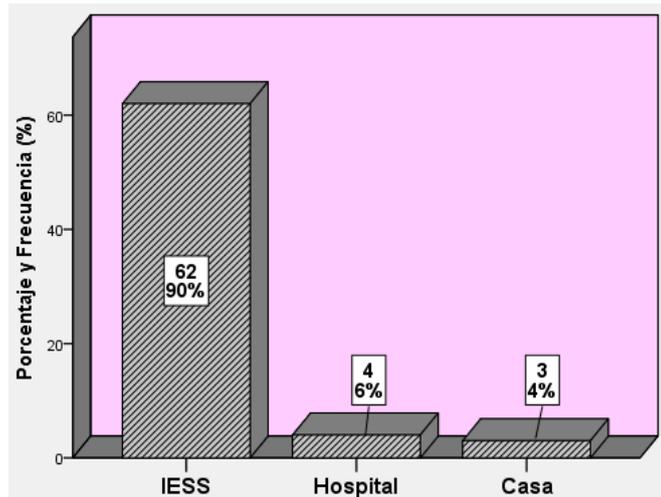


Figura 31. Accidente laboral
Fuente: Elaboración propia

No obstante la investigación expresa que el 100% afirmó que las empresas para las que trabajan si cuenta con un departamento de SISO como se muestra en el figura 32. Lo que indica que estas entidades están preocupadas por reducir incidencia de accidentes, fomentar el trabajo en equipo y fortalece el liderazgo de los jefes, etc., situaciones que tienen mucho que ver con el desempeño y competitividad de los trabajadores permitiéndoles que laboren en un ambiente adecuado tanto físico como mental, que les permita desempeñar de manera más efectiva y óptima su labor. Anexo 19.

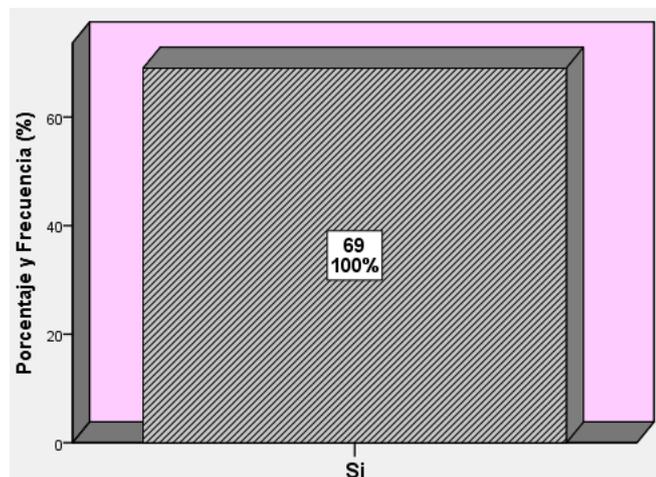


Figura 32. Departamento de SISO (Seguridad Industrial y Salud Ocupacional)
Fuente: Elaboración propia

El efecto socioeconómico que ha producido la concesión de APPB a Yilport en los estibadores nos revela que no se ha generado ningún tipo de cambio significativo debido a que estos reciben todos los beneficios de ley, seguro social e implementación de un

departamento de SISO entre otros, no obstante cerca del 36% manifiestan que sus días laborales han sido alterados, en algunos casos les son asignados más horas de lo normal, aunque cabe destacar que el 64% expresa que no existe cambio alguno. Se debe tener en cuenta que la concesión no solo ha generado cambios en aquellos trabajadores que aun laboral dentro de las instalaciones de Yilport sino también de aquellos que han perdido sus empleos debido a la desaparición de muchas de las empresas que prestaban sus servicios a APPB antes de la llega de la concesionaria.

Al prescindir Yilport de algunas empresas ya sea por no cumplir con los requisitos que esta exigía o por irregularidades en su gestión, sea cual sea el motivo esto provocó impactos en la economía familiar de aquellos trabajadores, aunque el estudio principal no fue determinar la cantidad de despidos que ocasionó la concesión, se puede indicar que no se generó un impacto alarmante, gracias a la información que se puede adquirir la gran mayoría de encuestados eran estibadores de las empresas que hoy en día ya no prestan sus servicios a la concesionaria turca.

Con respecto a la responsabilidad social en la comunidad que debe cumplir Yilport el 86% de las empresas portuarias indicaron que no han observado ningún tipo de cambio, siendo un tema de importancia dado que dentro del contrato de concesión se contempla la regeneración del malecón de Puerto Bolívar y la recuperación del estero Huaylá así como la isla del Coco, sin embargo dichas obras no se ha realizado hasta la actualidad. Anexo 20.

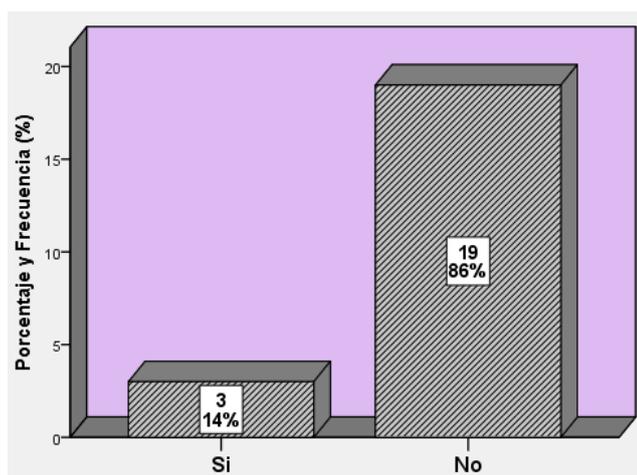


Figura 33. Responsabilidad social en la comunidad por parte de Yilport

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a la investigación elaborada el 95% de las empresas portuarias expresaron que no han tenido conocimiento de que Yilport haya colaborado con algún tipo de

cambio o desarrollo en la comunidad porteña establecida alrededor de sus instalaciones. Esto indica que la concesionaria no ha cumplido con su compromiso con la comunidad ya que entre sus responsabilidades establecidas dentro del contrato de concesión tenemos la recuperación del estero Huaylá y la isla del Coco, cuyas obras por el momento no se han iniciado. Anexo 21.

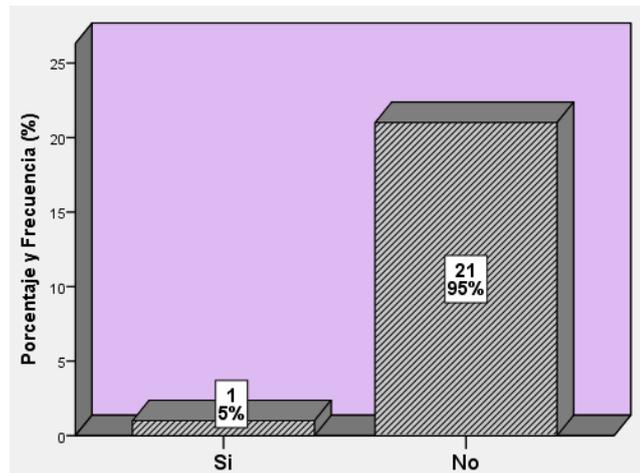


Figura 34. Desarrollo de la comunidad porteña cerca de las instalaciones de Yilport
Fuente: Elaboración propia

Con respecto al cuidado del medio ambiente por parte de APPB con relación al derrame de combustible el 59% de empresas portuarias expresaron que si se ha dado dicha actividad, no obstante un 41% supo manifestar que no tenían ningún tipo de conocimiento acerca del tema tal como se refleja en la figura 35, concluyendo así que las empresas portuarias si tenían conocimiento de esta responsabilidad. Anexo 22.

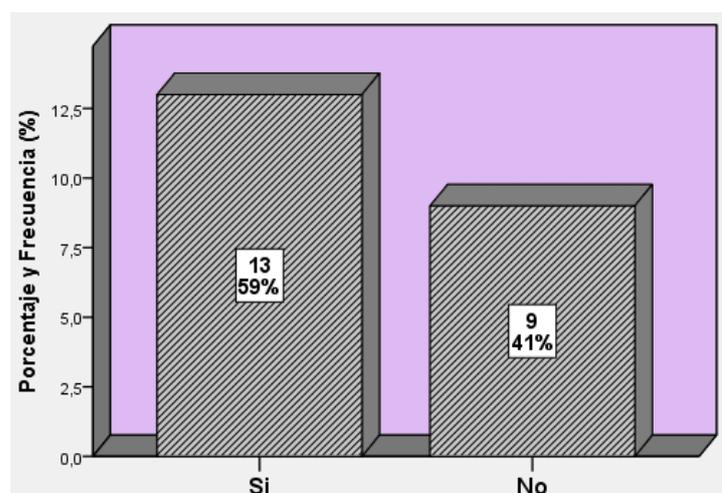


Figura 35. Cuidado del medio ambiente por parte de APPB
Fuente: Elaboración propia

Así mismo el 77% de las empresas portuarias expresan que no tienen conocimiento que en la actualidad Yilport haya mejorado el cuidado ambiental con respecto a la protección de sus playas tal como está representado en la figura 36, es decir existen ciertos inconvenientes referentes al dragado cuya implementación afecta la vida de algas marinas, alimento principal del camarón además de agitar aquellas bacterias que se encuentran en el suelo marino. Anexo 23.

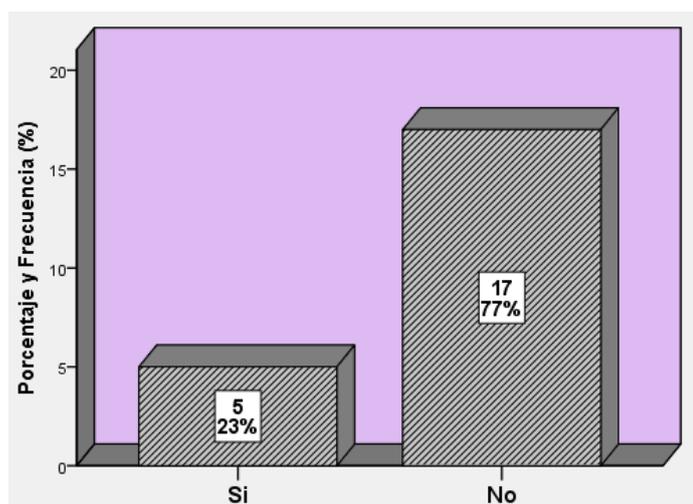


Figura 36. Protección de las playas por parte de Yilport
Fuente: Elaboración propia

La responsabilidad social que Yilport tiene hacia la comunidad porteña es nula, en vista de la no ejecución de las obras mencionadas con anterioridad que se encuentran establecidas dentro del contrato de concesión. Mientras que en la parte ambiental Yilport también ha tenido serios inconvenientes dado que para dar inicio con el dragado de sedimentos invertido cerca de 19 millones de dólares y así poder limpiar el área que fomenta el ingreso de naves de mayor calado, se exigió una paralización a esta actividad por parte de los representantes del sector acuícola que indican el daño severo a la biodiversidad marina, señalando también que la maquinaria utilizada para dragar no está especificada en el Estudio de Impacto Ambiental que se realizó para otorgar su consentimiento a la empresa concesionaria.

Hasta el momento el dragado se ha suspendido ya que este debe hacerse de manera técnica para que no afecte al sector productivo de la provincia de El Oro evitando así algún tipo de impacto ambiental irreversible.

VII. CONCLUSIONES

Una vez que se dio a conocer la concesión de APPB a Yilport las expectativas de los futuros cambios que traería consigo fueron abundantes, sin embargo al tratar de aplicarlos estos generaron inconformidad al sector bananero que no aprobaban las modificaciones que la concesionaria trataba de plantear, es así que gracias a la información recopilada se pudo llegar a las siguientes conclusiones:

- El servicio portuario prestado por APPB al dado por Yilport es diferente y entre eso se destaca el alza tarifaria que causó la inconformidad entre los productores y exportadores de banano, llegándose a un acuerdo que finalizó con la tensión entre el sector bananero y la concesionaria.
- El flujo de exportación de banano en el periodo 2015-2017 ha tenido cambios significativos ya sea por la tramitología, como por los cambios generados por la concesión de APPB a Yilport, lo que indica que dentro de ese periodo se ha producido un aumento en la exportación de dicho producto demostrando que la concesión no ha afectado de manera drástica a la exportación bananera.
- En lo que respecta al efecto socio-económico generado por la concesión se observa que no se han dado cambios drásticos, aunque Yilport ha prescindido de los servicios de varias empresas portuarias lo que en su momento generó desempleo, en la actualidad gracias a la información recopilada muchos de esos estibadores trabajan para las empresas que aún mantienen sus labores con la concesionaria evitando afectar de manera permanente a su núcleo familiar y en lo que respecta aquellos trabajadores que no sufrieron los cambios laborales se puede decir que mantuvieron sus recursos monetarios estables.
- Para concluir en lo que respecta a la responsabilidad social que Yilport tiene con la comunidad porteña se puede manifestar que no se ha visto ningún tipo de cambio a las distintas obras que se encuentran dentro del contrato de concesión de igual manera en la parte ambiental la concesionaria debe cumplir con todo los requisitos que se exige debido a la realización del dragado que si no se lo ejecuta de manera adecuada puede repercutir en el ambiente de manera irreversible.

VIII. REFERENCIAS

- Alaminos, Ángela García. «La huella socioeconómica del comercio internacional.» *Revista Informacion Comercial Española*, Abril 2017: 147-170.
- Alemany Llovera, Joan . «Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts.» *Revista Transporte y Territorio*, nº 12 (Enero 2015): 70-86.
- Arias Gómez, Jesús , Miguel Angel Villasís Keever, y María Guadalupe Miranda Novales. «El protocolo de investigación III: la.» *Revista Alergia México*, Abril-Junio 2016: 201-206.
- Asociación de Terminales Portuarios del Ecuador*. 2016. <http://www.asotep.org/puertos-del-ecuador.php> (último acceso: 23 de Abril de 2018).
- Asociaciones de Exportadores de Banano del Ecuador. «Asociaciones de Exportadores de Banano del Ecuador.» Abril de 2018. http://www.aebe.com.ec/wp-content/uploads/2018/04/AE_EstadisticasPublicas_Enero18.pdf (último acceso: 28 de Junio de 2018).
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. «Puerto Bolivar Terminal Maritimo Internacional.» 09 de Septiembre de 2016. http://www.puertobolivar.gob.ec/images/Modernizacion_APPB/Contrato%20Concesion.PDF (último acceso: 04 de Julio de 2018).
- Aznar Santiago, Juan Antonio , Lourdes Gallego, Victoria Medianero Sanchez, Alexandra Fernandez Biedme, y Elias Jose Soto Bueno. *Informacion y gestion operativa de la compraventa internacional*. Manual de unidad formativa, Madrid: CEP S.L, 2016, 112.
- Bonales Valencia, Joel , y Eunice Paola Gallegos Ortiz. «Competitividad y comercio internacional.» *Revista de Investigación en Ciencias de la Administración* 9, nº 16 (Junio 2014): 49-58.
- Carreira, David Gabiola. «Los diezmos de la mar y el transporte comercial marítimo en las cuatro villas de la costa de mar en el siglo XVI.» *Revista Studia Historica. Historia Moderna* , nº 1 (2018): 331-360.
- Choez Montoya , Viviana Melissa , Ashley Alónico Limones Bedoya , y José Luis González Márquez. «Perspectiva sobre el ingreso del banano a Brasil y su influencia en la economía ecuatoriana.» *Revista eurnedriet*, Marzo 2018.
- Clavero Gilabert, María . «Digibug.» *Repositorio Institucional de la Universidad de Granada*. Noviembre de 2017. http://digibug.ugr.es/bitstream/handle/10481/48214/ClaveroGilabert_IngenieriaPorutariaI.pdf?sequence=1&isAllowed=y (último acceso: 23 de Junio de 2018).
- Containers*. 2016. <https://www.icontainers.com/es/transporte-marítimo/ecuador/> (último acceso: 23 de Abril de 2018).

- Correa, Andrea Paola de la Hoz. *Generalidades de Comercio Internacional*. Editado por Diana Alejandra Londoño Pulgarín. Medellín: L.Vieco S.A.S., 2014.
- Costa, Carles Rúa. Enero de 2010. <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf> (último acceso: 11 de Abril de 2018).
- El Comercio. *Autoridades harán oficial tarifa de USD 0,15 para Puerto Bolívar*, 11 de Mayo de 2018.
- El Correo. «Sectores productivos de El Oro se reunieron con ministro de Transporte y Obras Públicas.» 19 de Julio de 2017.
- El Telégrafo. «El banano encabeza las exportaciones en 2017.» *Economía*, 26 de Diciembre de 2017.
- El Tiempo diario de Cuenca. «Concesión en Puerto Bolívar aportará en la economía nacional asegura gerente de APPB.» *El Tiempo diario de Cuenca*, 03 de Octubre de 2016.
- El Universo. «Acuerdo por tarifas en Puerto Bolívar.» 12 de Mayo de 2018.
- Encalada Pardo, Noelia Lynn , y María Elena Estrada Martínez. «Producción de banano orgánico, una experiencia exitosa en La sabana del cantón pasaje, provincia El Oro, Ecuador.» *Revista Científica Agroecosistemas 5* (Diciembre 2017): 23.
- Estudio de Política Exterior*. 25 de Marzo de 2015. <https://www.politicaexterior.com/actualidad/singapur-y-el-camino-del-exito/> (último acceso: 9 de Abril de 2018).
- Fierro Ulloa, Isidro José, y Carlos Ernesto Villacres Rojas. «Diagnóstico de la cadena logística de exportación del banano ecuatoriano hacia Estados Unidos de America.» *Revista Saber Ciencia y Libertad 8*, nº 2 (Mayo 2016): 77-89.
- Fillol, Arturo Giner, Rogério João Lunkes, Jonas Mendes Constante, y Vicente M. Ripoll Feliu. «Procesos de planificación estratégica de sistemas portuarios: Un análisis comparativo de Brasil y España.» *Revista Harvard Deusto Business Research 5*, nº 2 (Diciembre 2016): 87-106.
- Gobierno de la República de Panamá. «Importancia Portuaria y.» sf. <http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/oratoria/AMP%20PUERTOS.pdf> (último acceso: 29 de Julio de 2018).
- Gonzabay, Roberto. «Cultivo de Banano en el Ecuador.» *Revista Afese*, 2017: 113-142.
- González Cancelas, Nicoletta. «Presentación: transporte y logística.» *Revista Transporte y Territorio*, nº 14 (2016): 1-4.
- González Laxe, Fernando, María Jesús Freire Seoane, y Carlos Pais Montes. «Política y evaluación de la selección portuaria: el caso español.» *Revista de evaluación de programas y políticas públicas*, nº 4 (Marzo 2015): 86-106.
- Hernández Sampieri, Roberto, Carlos Fernández Collado, y María del Pilar Baptista Lucio. *Metodología de la Investigación*. Sexta. México: McGRAW-HILL, 2017.

- Herrera, David Franco. «Singapur: EL pequeño gigante del sureste Asiático .» *Revista Mundo Asia Pacífico* 2, nº 3 (Diciembre 2015).
- Izaguirre, Andres, Ramiro Casabella, Angel Oscar Conde, Miguel Cordiano, Gabriel Torres, y Juan Manuel Rosello Fernandez. En *Comercio internacional en el siglo XXI*, de Andres Cantan Izaguirre, 13. Buenos Aires: Dunken, 2015.
- Leonel, Pereznieto Castro. «El derecho internacional privado y su normatividad en su incorporación en el sistema jurídico mexicano.» *Revista Anuario mexicano de derecho internacional* 15 (Septiembre 2014): 778.
- Mena Navarro, Alfredo, Fernando Almeida García, y Rafael Cortés Macías. «Evolución de la Política Turística de Singapur (1965-2015).» *Revista Cuadernos de Turismo*, nº 41 (2018): 419-441.
- Mendoza Juárez, Sara, Julieta Berenice Hernández Villegas, y Juan Antonio Pérez Méndez . «Bid mejorando vidas.» 14 de Junio de 2015. <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2015/15148.pdf> (último acceso: 15 de Junio de 2018).
- Mercado Fernández, María de la Paz. «Repositorio de Trabajos Académicos de la Universidad de Jaén.» Junio de 2016. <http://tauja.ujaen.es/jspui/bitstream/10953.1/6962/1/TFG%20-%20MERCADO%20FERNANDES%2c%20MARIA%20DE%20LA%20PAZ.pdf> (último acceso: 20 de Junio de 2018).
- «Ministerio de Transporte y Obras Públicas.» 05 de Marzo de 2016. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/03/RE_puerto-bolívar-04-03-2015.pdf (último acceso: 20 de Abril de 2018).
- «Ministerio de Transporte y Obras Públicas.» Agosto de 2015. <http://www.sela.org/media/2303887/15-sistema-portuario-ecuatoriano.pdf> (último acceso: 12 de Abril de 2018).
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. 2016. <http://www.obraspublicas.gob.ec/se-firmo-concesion-para-ampliar-y-modernizar-terminal-portuaria-de-puerto-bolívar/> (último acceso: 22 de Abril de 2018).
- Montori Díez, Agustín , Carlos Escribano Muñoz, y Jesús Martínez Marín . *Manual del transporte marítimo*. Editado por Cristina Torres Murillo, Alba Megias Villanueva y Jorge Baro Olivero. Barcelona: Marge Books, 2015.
- Oviedo Albán, Jorge , y Álvaro Vidal Olivares. «Riesgo de las mercaderías en la compraventa internacional.» *Revista de Derecho Privado*, nº 31 (2016): 153-185.
- Palomeque Jaramillo, Jean Michel , y Jessica Ivonne Lalangui Ramírez. «Propuesta de una ruta turística bananera en base a la historia regional, provincia El Oro.» *Revista Universidad y Sociedad* 8, nº 3 (Septiembre 2016): 141-150.

- Pérez, Carlos Carmona. «La seguridad y protección portuaria. Un subespacio de políticas públicas de seguridad y gobernanza convergente.» *Revista Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, n° 18 (Noviembre 2017): 81-93.
- Pintos Santiago, Jaime. «De los contratos de servicios a las concesiones de servicios.» *Revista del Gabinete Jurídico de la Castilla - La Mancha*, n° 4 (Diciembre 2015): 9-36.
- Prado Carpio, Eveligh, y Cristhian Jover Castro Armijos. «Intensidad energética del Ecuador y estimación de la huella de carbono.» *Revista Científica de la Universidad de Cienfuegos* 9, n° 2 (Abril 2017): 232-236.
- Prado Carpio, Eveligh , Cristhian Jover Castro Armijos, Sara Castillo Herrera, Cesar Quezada Abad, Julián Coronel Reyes, y Héctor Arias Chiriboga. «La Equidad De Género en los agronegocios: sector comercio de insumos agropecuarios y servicios veterinarios del cantón Machala.» *Revista European Scientific Journal March* 14, n° 8 (2018): 140-148.
- «Presidencia de la República del Ecuador.» 08 de Agosto de 2016.
<http://www.presidencia.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/2016.08.08.DISCURSO-FIRMA-DEL-CONTRATO-DE-CONCESI%C3%93N-DE-PUERTO-BOL%C3%8DVAR.pdf>
 (último acceso: 25 de Abril de 2018).
- Puerto Bolivar.* 2017.
http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=157&Itemid=154 (último acceso: 25 de Abril de 2018).
- «Rendimiento de cuentas - APPB.» 2017.
http://www.puertobolivar.gob.ec/images/2018/Rendicion_Cuentas_2017/InformeFinalRendiciondeCuenta2017.pdf (último acceso: 19 de Abril de 2018).
- Restrepo, Francisco Correa. «Desarrollo Económico de Japón.» *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y reflexión* 25, n° 1 (Junio 2017): 57-73.
- Romero Barraza, Francisco Javier. «El Contrato concesion portuaria.» *Revista Advocatus*, n° 21 (Septiembre 2015): 15-35.
- Salazar Soledispa, Vicente Bernabé, Galo Mauricio Duran Salazar, y Roberto Adrian Acosta Povea. «El banano y su consumo en el Ecuador.» *Revista Publicando*, Noviembre 2017: 285-286.
- Sánchez Sánchez, Paola , y Luis Ortiz Ospino. «Metodología para la comparación de sistemas ERP para servicios logísticos portuarios .» *Revista Scientia et Technica* 20, n° 04 (Diciembre 2015): 352-362.
- Simoos, Alexander. *The observatory of economic complexity.* 2017.
<https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/sgp/> (último acceso: 29 de Julio de 2018).

- Sistema de Inteligencia Comercial. «Ficha logística de Japón .» Octubre de 2015.
<https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/ficha-logistica-japon-2016-completo.pdf> (último acceso: 31 de Julio de 2018).
- . «Ficha Logística de Singapur.» Octubre de 2016.
<https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/ficha-logistica-singapur-2016-acceso-maritimo.pdf> (último acceso: 29 de Julio de 2018).
- Vega Sáenz, Adán. «El rol del transporte marítimo en el desarrollo de los pueblos.»
Revista Prisma Tecnológico 5, nº 1 (2014): 5.

ANEXOS

Anexo 1



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS AGROPECUARIAS

ENCUESTA A TRABAJADORES DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR PARA LEVANTAR INFORMACION PARA EL PROYECTO

SEXO: M F EDAD NIVEL DE EDUCACION: Primario¹; Secundario²; Superior³

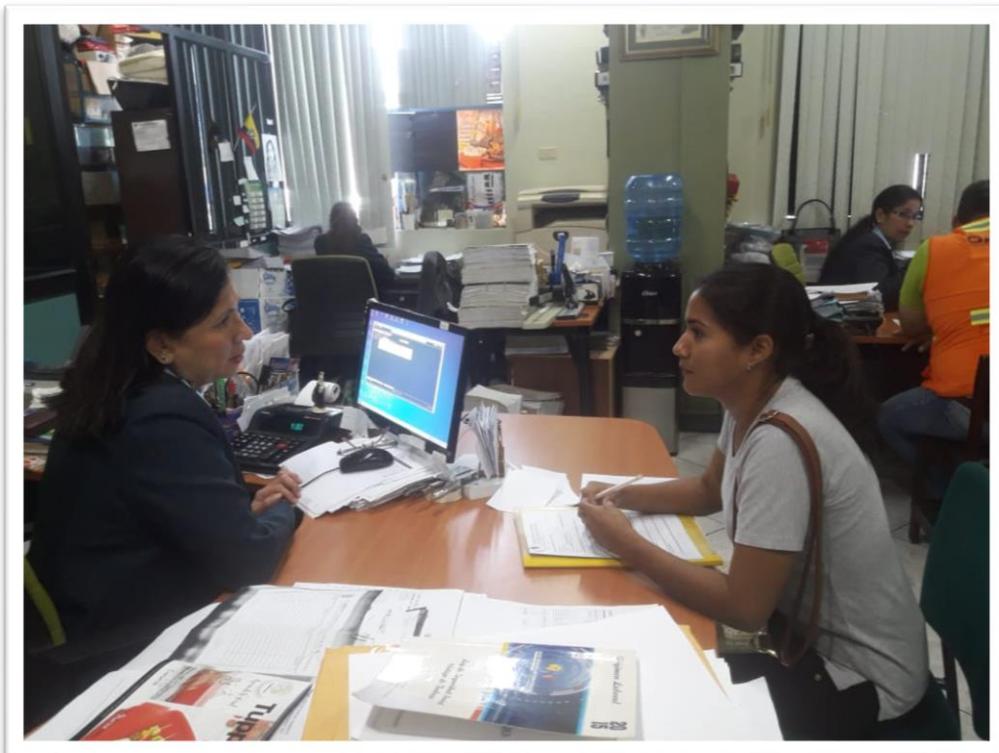
NUCLEO FAMILIAR: SERVICIOS BASICOS: Agua potable¹; Luz²; Teléf.³; Internet⁴; Todos⁵

CUANTAS PERSONAS SE BENEFICIAN DE SU SUELDO O SALARIO:

1. Usted trabaja para :
<input type="radio"/> APPB <input type="radio"/> Yilport
2. ¿Su jornada laboral es diaria? Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> Lunes, martes, miércoles <input type="radio"/> Martes, miércoles y jueves <input type="radio"/> Jueves, viernes y sábados
3. ¿Qué tipo de actividad realiza en el muelle?
<input type="radio"/> Estibador <input type="radio"/> Chequeador <input type="radio"/> Operadores de carga <input type="radio"/> Gatero <input type="radio"/> Otros
4. ¿Cree usted que con la llegada de Yilport se ha generado un cambio económico en su familia?
<input type="radio"/> Si <input type="radio"/> No
5. ¿Existe alguna diferencia entre sus horas laborables antes de la llegada de Yilport?
<input type="radio"/> Si <input type="radio"/> No
6. ¿Su remuneración salarial es cobrada mediante un rol de pago?
<input type="radio"/> Si <input type="radio"/> No
7. ¿Usted recibe todos los beneficios sociales de ley?
<input type="radio"/> Si <input type="radio"/> No
8. ¿Cuenta usted con un seguro social?
<input type="radio"/> Si <input type="radio"/> No
9. ¿Su uniforme de trabajo es otorgado por su respectiva empresa?
<input type="radio"/> Si <input type="radio"/> No
10. En caso de haber tenido un accidente laboral, Ud., ha acudido al:
<input type="radio"/> IESS <input type="radio"/> Casa <input type="radio"/> Hospital <input type="radio"/> Otros
11. ¿Su empresa cuenta con el departamento de SISO (Seguridad Industrial y Salud Ocupacional)?
<input type="radio"/> Si <input type="radio"/> No



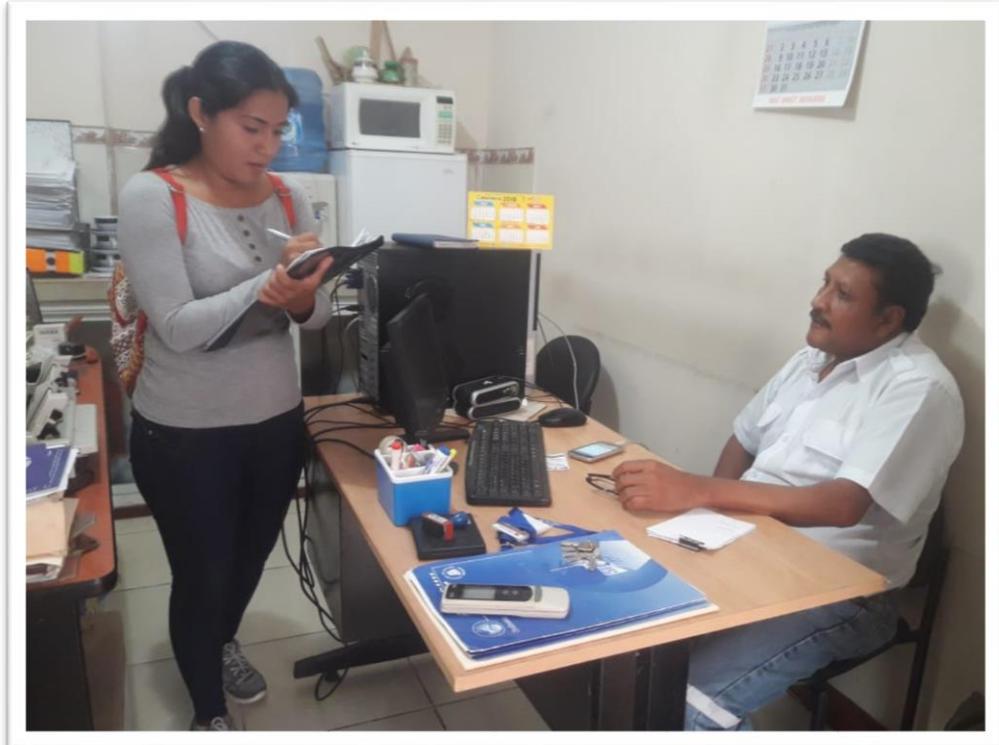
Encuesta a la empresa Cabana



Encuesta a la empresa Opesa

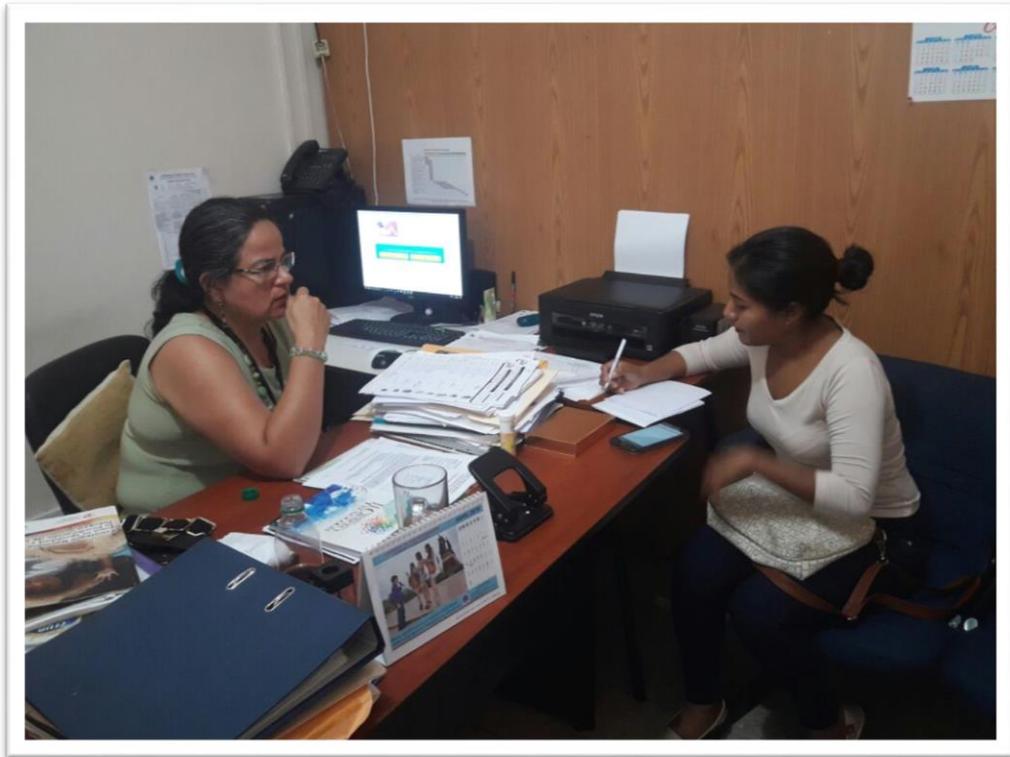


Encuesta a la empresa Sermatran y T.M.T



Encuesta a la empresa Probucom

Anexo 3



Elaboración de encuestas dirigidas a las empresas portuarias y a los estibadores



Revisión de las encuestas

Tablas de frecuencia de los resultados de las encuestas

Anexo 4. Tipo de servicio que ofrecen a Yilport

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Operadora de buque	4	18,2	4	18,2
Operadora de carga	4	18,2	8	36,4
Servicios complementarios	8	36,4	16	72,7
Agencias Navieras	6	27,2		
Total	22	100	22	100

Anexo 5. Edad de estibadores

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
20-30	20	29	20	29
30-40	21	30,4	41	59,4
40-50	28	40,6		
Total	69	100,0	69	100

Anexo 6. Diferencia entre APPB y Yilport por los servicios prestados de las empresas portuarias

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	14	63,6	14	63,6
No	8	36,4		
Total	22	100	22	100

Anexo 7. Procesos o requerimientos para la exportación de banano ofrecidos por Yilport

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	16	72,7	16	72,7
No	6	27,3		
Total	22	100	22	100

Anexo 8. Trámites que se realizan en Yilport

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	16	72,7	16	72,7
No	6	27,3		
Total	22	100	22	100

Anexo 9. Exportación de banano afectada por la concesión de APPB a Yilport

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	5	22,7	5	22,7
No	17	77,3		
Total	22	100,0	22	100

Anexo 10. Disminución del Número de cajas de banano exportadas

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Alta	7	31,8	7	31,8
Normal	13	59,1	20	90,9
Baja	2	9,1		
Total	22	100,0	22	100

Anexo 11. Diferencia entre las tarifas portuarias de Yilport y APPB planteadas para la exportación de banano

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	16	72,7	16	72,7
No	6	27,3		
Total	22	100,0	22	100

Anexo 12. Yilport ha generado un cambio económico en su familia

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	23	33,3	33,3	33,3
No	46	66,7	66,7	100,0
Total	69	100,0	100,0	

Anexo 13. Diferencia de horas laborables de estibadores antes de la llegada de Yilport

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	25	36,2	25	36,2
No	44	63,8		
Total	69	100,0	69	100

Anexo 14. Remuneración salarial cobrada mediante rol de pago

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	69	100	69	100

Anexo 15. Beneficios sociales de ley

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	69	100	69	100

Anexo 16. Seguro social para estibadores

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	69	100	69	100

Anexo 17. Uniforme de trabajo otorgado por la empresa

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	69	100	69	100

Anexo 18. Accidente laboral

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
IESS	62	89,9	62	89,9
Hospital	4	5,8	66	95,7
Casa	3	4,3		
Total	69	100	69	100

Anexo 19. Departamento de SISO (Seguridad Industrial y Salud Ocupacional)

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	69	100	69	100

Anexo 20. Responsabilidad social en la comunidad por parte de Yilport

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	3	13,6	3	13,6
No	19	86,4		
Total	22	100	22	100

Anexo 21. Desarrollo de la comunidad porteña cerca de las instalaciones de Yilport

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	1	4,5	1	4,5
No	21	95,5		
Total	22	100	22	100

Anexo 22. Cuidado del medio ambiente por parte de APPB

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	13	59,1	13	59,1
No	9	40,9		
Total	22	100	22	100

Anexo 23. Protección de las playas por parte de Yilport

Categoría	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa acumulada (%)
Si	5	22,7	5	22,7
No	17	77,3		
Total	22	100	22	100