



**UTMACH**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**ESTRATEGIAS DE MEJORA DE LAS IMPORTACIONES Y  
EXPORTACIONES: CASO PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO LIBERTADOR  
SIMÓN BOLÍVAR PERIODO 2020-2023**

**ULLOA LOARTE TANIA LIZBETH  
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA  
2024**



**UTMACH**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**ESTRATEGIAS DE MEJORA DE LAS IMPORTACIONES Y  
EXPORTACIONES: CASO PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO  
LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR PERIODO 2020-2023**

**ULLOA LOARTE TANIA LIZBETH  
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA  
2024**



**UTMACH**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**ANÁLISIS DE CASOS**

**ESTRATEGIAS DE MEJORA DE LAS IMPORTACIONES Y  
EXPORTACIONES: CASO PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO  
LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR PERIODO 2020-2023**

**ULLOA LOARTE TANIA LIZBETH  
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**PIZARRO ROMERO JOHANNA MICAELA**

**MACHALA  
2024**

# ESTRATEGIAS DE MEJORA DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES: CASO PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR PERIODO 2020-2023

*por* Tania Lizbeth Ulloa Loarte

---

**Fecha de entrega:** 02-sep-2024 07:54p.m. (UTC-0500)

**Identificador de la entrega:** 2443478024

**Nombre del archivo:** TESIS\_ULLOA\_LOARTE\_TANIA\_LIZBETH.pdf (895.24K)

**Total de palabras:** 16596

**Total de caracteres:** 97525

# ESTRATEGIAS DE MEJORA DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES: CASO PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR PERIODO 2020-2023

## INFORME DE ORIGINALIDAD

3%

INDICE DE SIMILITUD

2%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

2%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

## FUENTES PRIMARIAS

1	<a href="http://repositorio.ute.edu.ec">repositorio.ute.edu.ec</a>	<1 %
Fuente de Internet		
2	<a href="http://repositorio.ug.edu.ec">repositorio.ug.edu.ec</a>	<1 %
Fuente de Internet		
3	Submitted to Universidad Técnica de Machala	<1 %
Trabajo del estudiante		
4	<a href="http://www.cgsa.com.ec">www.cgsa.com.ec</a>	<1 %
Fuente de Internet		
5	<a href="http://repositorio.ucsg.edu.ec">repositorio.ucsg.edu.ec</a>	<1 %
Fuente de Internet		
6	Submitted to Universidad Estatal de Milagro	<1 %
Trabajo del estudiante		
7	<a href="http://www.fundacionkoinonia.com.ve">www.fundacionkoinonia.com.ve</a>	<1 %
Fuente de Internet		
8	Submitted to Corporación Universitaria Reformada	<1 %
Trabajo del estudiante		

9

revistas.unal.edu.co

Fuente de Internet

<1 %

10

Submitted to Universidad Militar Nueva Granada

Trabajo del estudiante

<1 %

11

Submitted to Universidad del Istmo de Panamá

Trabajo del estudiante

<1 %

12

defonline.com.ar

Fuente de Internet

<1 %

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias

Apagado

Excluir bibliografía

Activo

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

La que suscribe, ULLOA LOARTE TANIA LIZBETH, en calidad de autora del siguiente trabajo escrito titulado ESTRATEGIAS DE MEJORA DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES: CASO PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR PERIODO 2020-2023, 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.

Tania Ulloa L.

ULLOA LOARTE TANIA LIZBETH

0750111429

## **DEDICATORIA**

Quiero dedicar este trabajo principalmente a mis Padres, por ser la base sólida sobre la que he construido mi vida. Gracias por su amor incondicional, su apoyo inquebrantable y por creer en mí siempre, sus sacrificios han sido la luz que me ha guiado en este camino hacia la realización de mis sueños.

A mis abuelos, por su legado de sabiduría y valores. Gracias por sus historias, consejos y por el cariño brindado que me han enseñado a ser la persona que soy hoy, mis principios, mi perseverancia y mi empeño. Todo esto con una enorme dosis de amor y sin pedir nada a cambio.

También quiero dedicar este trabajo a mi hermano, por ser mi compañero de travesuras, gracias por su apoyo, por motivarme a seguir adelante cuando las cosas se ponían difíciles, sus risas y por compartir conmigo los momentos más especiales de mi vida.

A mi novio, por ser mi compañero de viaje, mi apoyo emocional y su presencia constante ha sido mi fuente de fortaleza y motivación. Gracias por tu amor, tu paciencia, por escucharme y animarme en los momentos difíciles y por creer en mis sueños.

A mis amistades, por ser mi segunda familia, por su alegría contagiosa y por estar siempre presentes en los momentos más importantes. A lo largo de este camino académico, su amistad ha sido mi mayor tesoro.

Gracias a todos por su apoyo, sus palabras de aliento y por compartir conmigo la alegría de este logro, representa un sueño cumplido y el inicio de nuevas metas por alcanzar. A ustedes, con un cariño especial, les dedico este trabajo y agradezco por ser parte de este camino.

## **AGRADECIMIENTOS**

En primer lugar, agradezco a Dios, por la sabiduría, fortaleza y salud que me ha brindado durante todo este proceso. A ti, Señor, elevo mi oración llena de gratitud por guiar mis pasos e iluminar mi camino.

A mi querida familia, pilar fundamental en mi vida, por su amor incondicional, apoyo inquebrantable y por su confianza. Gracias a mis padres, por ser mi fuente de inspiración y por enseñarme el valor del trabajo duro y la perseverancia. A mi hermano y abuelos, por su cariño, apoyo y por compartir conmigo momentos inolvidables.

A mi tutor de tesis, Lcda. Johanna Pizarro Romero, por su invaluable guía, paciencia y por compartir conmigo sus conocimientos y experiencia. Gracias por su confianza en mí y por ayudarme a convertir este sueño en realidad. A sus valiosas observaciones y sugerencias les debo gran parte del éxito de este trabajo.

A mis docentes, Dr. Luis Carménate Fuentes, Mgs. Kelvin Pizarro Romero, Mgs. Marco Sánchez Maldonado, y demás docentes de mi carrera gracias por sus enseñanzas, por transmitirme su pasión por el conocimiento y por motivarme a seguir aprendiendo. A cada uno de ustedes, mi más sincero agradecimiento por su dedicación y profesionalismo.

A la Universidad Técnica de Machala, por abrirme las puertas al conocimiento y por brindarme las herramientas necesarias para desarrollarme como profesional. Agradezco a las autoridades, docentes, personal administrativo y compañeros por crear un ambiente de aprendizaje propicio y enriquecedor.

A todas las personas que de una u otra manera han contribuido a mi formación personal y académica, les expreso mi más sincero agradecimiento. Sin su apoyo y colaboración, este trabajo no habría sido posible.

Gracias a todos.

## **RESUMEN**

La presente investigación de caso tiene como objetivo elaborar estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023. La investigación se desarrolla desde un paradigma con perspectiva cuantitativa complementada por cualitativa. Según el control de variables, es no experimental, y según su finalidad, es aplicada. La población y unidad de análisis son los puertos Bolívar y Libertador Simón Bolívar. El estudio revela un crecimiento constante entre 2020 y 2023; sin embargo, se observa una disparidad a favor del Puerto Libertador Simón Bolívar. Este trabajo muestra estrategias de mejora para que Puerto Bolívar mejore sus importaciones y exportaciones y logre reducir la brecha. Los métodos utilizados incluyen el histórico-lógico, el analítico-sintético y el inductivo-deductivo. Además, se empleó el método empírico basado en el estudio de documentos, recopilando datos a través de informes, artículos y bases de datos. Se recomienda mejorar los procedimientos operativos y optimizar las tarifas portuarias para fomentar la productividad y la economía del país. Estas acciones no solo beneficiarían a Puerto Bolívar, sino que también contribuirían al crecimiento económico general y a una mayor competitividad portuaria.

**Palabras Claves:** Importación, Exportación, Puertos, Evolución, Estrategias.

## **ABSTRACT**

The present case study aims to develop an improvement strategy to increase the imports and exports of Puerto Bolívar in relation to Puerto Libertador Simón Bolívar from 2020 to 2023. The research is conducted from a paradigm with a quantitative perspective complemented by a qualitative one. According to the control of variables, it is non-experimental, and according to its purpose, it is applied research. The population and unit of analysis are the ports of Bolívar and Libertador Simón Bolívar. The study reveals constant growth between 2020 and 2023; however, a disparity in favor of Puerto Libertador Simón Bolívar is observed. This work presents an improvement strategy for Puerto Bolívar to enhance its imports and exports and reduce the gap. The methods used include the historical-logical, the analytical-synthetic, and the inductive-deductive methods. Additionally, the empirical method based on document study was employed, collecting data through reports, articles, and databases. It is recommended to improve operational procedures and optimize port tariffs to boost the productivity and economy of the country. These actions would not only benefit Puerto Bolívar but also contribute to overall economic growth and greater port competitiveness.

**Keywords:** Importation, Exportation, Ports, Evolution, Strategies.

## INDICE GENERAL

RESUMEN .....	5
ABSTRACT.....	6
INTRODUCCION.....	9
CAPITULO 1. MARCO TEORICO.....	14
1.1 Antecedentes Históricos .....	14
1.1.1 Evolución del comercio Marítimo en Ecuador en el proceso de importaciones y exportaciones. En relación con la evolución de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón bolívar en los años 2020-2023 .....	14
1.2 Antecedentes conceptuales y referenciales.....	21
1.2.1 Caracterización gnoseológica del proceso de importaciones y exportaciones del Comercio Marítimo en Ecuador.....	21
1.3 Antecedentes contextuales.....	30
1.3.1 Valoración de la situación actual de las Importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar con relación al puerto libertador Simón Bolívar del 2020 al 2023	30
CAPITULO 2. MATERIALES Y METODOS .....	38
2.1 CATEGORÍAS DEL DISEÑO TEÓRICO .....	38
2.1.1 Tipo de investigación.....	38
2.1.2 Paradigma o perspectiva general .....	38
2.1.3 Población y muestra.....	38
2.1.4 Métodos Teóricos .....	38
2.1.5 Métodos empíricos.....	39
2.1.6 Métodos estadísticos.....	39
CAPITULO III DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS .....	41
CAPITULO IV DISCUSION DE LOS RESULTADOS .....	46
CONCLUSIONES .....	49
RECOMENDACIONES.....	50
BIBLIOGRAFÍA .....	51
ANEXOS .....	59

## INDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1</b> Importaciones y Exportaciones 2020.....	43
<b>Tabla 2</b> Importaciones y Exportaciones 2021.....	43
<b>Tabla 3</b> Importaciones y Exportaciones 2022.....	44
<b>Tabla 4</b> Importaciones y Exportaciones 2023.....	45

## INDICE DE ILUSTRACIONES

<b>Ilustración 1</b> Autoridad Portuaria de Guayaquil .....	19
<b>Ilustración 2</b> Autoridad Portuaria Puerto Bolívar .....	21
<b>Ilustración 3</b> Mapa Satelital Puerto Bolívar .....	33
<b>Ilustración 4</b> Mapa Satelital de Puerto Libertador Simón Bolívar .....	34

## INDICE DE ABREVIATURAS

<b>OMC:</b> Organización Mundial de Comercio
<b>SENAE:</b> Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador
<b>TCM:</b> Terminal de Contenedores y Multipropósito
<b>TEU's:</b> Contenedor Estándar de 20 pies
<b>SRI:</b> Servicio de Rentas Internas
<b>ISD:</b> Impuesto a la Salida de Divisas
<b>OCE:</b> Operador de Comercio Exterior

## INTRODUCCION

El transporte marítimo internacional es fundamental para la economía mundial, conectando naciones y facilitando el intercambio de bienes y servicios, contribuyendo así al desarrollo y seguridad de los estados. Ecuador es un país ubicado en América del Sur en la región noroccidental con 24 provincias y aproximadamente 17.797.737 millones de habitantes (Ecuador, 2021). Se basa en importaciones de insumos para fabricación, combustibles refinados y maquinaria especializada, así como en exportaciones de petróleo crudo, camarones, banano y flores, para mantener un equilibrio económico y evitar impactos negativos en la economía, el medio ambiente y la sociedad. (Chen, Xu, Zhang, & Zhang, 2018)

La industria marítima anticipa mejoras significativas mediante la adopción de tecnologías de la Industria 4.0, buscando optimizar la logística y operatividad en los puertos marítimos, así como mejorar la seguridad, sostenibilidad y competitividad del sector. Los puertos marítimos, debido a su complejidad y papel crucial, son componentes críticos de la cadena logística marítima. (Sarabia, Palau, Esteve, & Boronat, 2020) Las terminales portuarias y los puertos requieren considerables recursos naturales, financieros y técnicos para su desarrollo y operación. Con la globalización, estos están evolucionando hacia la oferta de servicios más integrados, impactando directamente en los costos del comercio exterior. La concentración en el transporte de bienes ha aumentado, incrementando no solo los mercados sino también la capacidad de carga y flota de buques. (Tamayo Saborit, 2021)

Puerto Bolívar, en la costa sur de Ecuador, es el segundo puerto con mayor movimiento de carga en el país, con características que permiten un acceso y operación eficiente las 24 horas del día. (Aguilar, Schwarz, Lalama, & Garcia, 2013) Bajo la administración de Yilport Holding INC, ha habido un incremento en el manejo de contenedores debido a una mejor gestión y administración de las actividades marítimas, aunque algunos desafíos están vinculados a cambios en la legislación ecuatoriana. (Vallejo Luna, López Jara, & Cárdenas Muñoz, 2020) El puerto Simón Bolívar en Guayaquil es el principal puerto comercial de Ecuador, ubicado en el Estero Salado (Autoridad Portuaria de Guayaquil, s.f.).

A nivel global, la industria naviera se está revitalizando con embarcaciones de mayor porte, aunque Ecuador aún no está preparado para estos cambios, requiriendo mejoras en

los puertos existentes antes de desarrollar uno nuevo (Aguilar et al., 2013). Ecuador ha enfrentado diversas crisis económicas, siendo la pandemia del COVID-19 la más significativa, afectando fuertemente al sector comercial. Díaz y Ronald (2022) sostienen que la globalización ha aumentado el volumen del comercio internacional, destacando la importancia de una gestión estratégica del transporte, ya que más del 80% del comercio global de mercancías se realiza a través del transporte marítimo (Quintero Ramos, Almanza Vides, & Pimienta Gómez, 2021).

El crecimiento económico de Ecuador ha llevado a inversiones en sus principales puertos, convirtiéndolos en terminales marítimos clave. La investigación se centra en analizar la evolución de las importaciones y exportaciones en Puerto Bolívar y Puerto Simón Bolívar entre 2020 y 2023, proporcionando información para decisiones en desarrollo económico, planificación portuaria y estrategias logísticas, y formulando políticas para un crecimiento sostenible y mayor competitividad. (YILPORT HOLDING , 2017)

La Balanza Comercial constituye un registro que documenta las importaciones y exportaciones de un país durante un período específico. Esta discrepancia, dependiendo de las importaciones y exportaciones en un momento dado, puede resultar positivo y beneficioso (conocido como superávit comercial) o negativo (conocido como déficit comercial). Se utiliza el término "déficit" al momento de realizar una comparación donde una cantidad es inferior a otra. En consecuencia, un déficit comercial se presenta cuando la cantidad de bienes y servicios exportados por un país es menor que la cantidad de bienes importados. Mientras, un superávit comercial nos muestra que la cantidad de bienes y servicios exportados por un país supera a la cantidad de bienes importados. (González A. , 2019)

En la actualidad, los puertos marítimos facilitan determinadas transacciones de un país, por lo tanto, se elaborará estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023. Las soluciones presentadas para una mejora al ministerio de transporte y obras públicas (MTO) y Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), incluyen la continuación de los proyectos de dragado de mantenimiento del canal de navegación, esperando aumentar su profundidad con cada limpieza que eviten inconvenientes con el acceso a los terminales portuarios. (Historia del Puerto, s.f.)

Existe una Zona Especial de Desarrollo Económico, la misma que tiene como objetivo ser el centro de conexiones directas en el Ecuador, con vías de comunicación tales como: carreteras, puertos y aeropuertos de manera interna y externa en Guayas. Esto les beneficia a diferentes tipos de empresas que hacen uso de su servicio, a tener una mayor competitividad ya que contara con diferentes ventajas como exoneraciones como impuesto a la renta (SRI), impuesto a la salida de divisas (ISD), a tributos del comercio exterior, entre otros. Todo esto con la finalidad de ayudar a mejorar los puertos fomentando la revitalización económica. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, s.f.) Puerto Bolívar, tiene como objetivo convertirse en un puerto tecnológico y moderno. YILPORTECU S.A. a través de la concesión del Puerto, es la empresa encargada de la operatividad portuaria desde el año 2017, contando con una inversión total de 750 millones de dólares. En la actualidad cuenta con dos grúas móviles de último modelo, y con una inversión de 7.90 millones de dólares, la cual, buscan esencialmente una mayor rapidez y eficiencia en el ingreso de contenedores de grandes dimensiones. (Los puertos del Ecuador se proyectan a gran escala, s.f.)

Una vez mencionado la situación actual de los puertos y la importancia del tema de investigación, se produce la siguiente interrogante: ¿Como incrementar las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023? Teniendo en cuenta lo mencionado, se determinó como objeto de estudio: El proceso de importaciones y exportaciones portuarias. Las posibles causas que originan el problema científico son las siguientes: Limitaciones en la Infraestructura Portuaria, Políticas Gubernamentales, Escases en la Demanda del mercado de estos dos puertos, limitaciones de Tecnología y Automatización.

La investigación tiene como objetivo elaborar estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023. Este enfoque ayudara a identificar diferentes oportunidades, lo cual beneficiara a ambos puertos a ser más competitivos en los mercados internacionales. El campo de acción de la investigación proveniente del objetivo es la gestión del comercio marítimo.

Los antecedentes históricos destacan la evolución y la importancia estratégica de los puertos en Ecuador, particularmente Puerto Libertador Simón Bolívar y otros proyectos recientes como el Puerto de Aguas Profundas en Posorja y la modernización en la

provincia de El Oro. Se resalta la inversión extranjera y las alianzas público-privadas como motores para el desarrollo portuario, generando empleo directo e indirecto significativo y modernizando infraestructuras clave. Estos esfuerzos no solo promueven el crecimiento económico regional, sino que también posicionan a Ecuador como un actor clave en el comercio marítimo internacional, optimizando la eficiencia y seguridad de sus operaciones portuarias.

Los antecedentes conceptuales proporcionan una visión integral sobre la importancia y complejidad de las dinámicas de importación y exportación, subrayando sus efectos tanto positivos como negativos en las economías nacionales. Destaca cómo la importación facilita el acceso a productos y tecnologías externas, beneficiando a consumidores y empresas al tiempo que presenta desafíos como la competencia para las industrias locales y el aumento del desempleo. Por otro lado, las exportaciones se presentan como un motor crucial para la competitividad empresarial y el desarrollo económico, fomentando la diversificación de ingresos y la integración en mercados globales. Los puertos, en este contexto, juegan un papel estratégico al facilitar el comercio internacional mediante infraestructuras mejoradas y tecnología avanzada. En términos evolutivos, se explora la adaptación y cambio en diferentes contextos, mientras que las estrategias comerciales subrayan la importancia de una planificación meticulosa y adaptativa para enfrentar los desafíos del mercado globalizado.

La Hipótesis planteada en esta investigación es: si se implementa estrategias de mejora basado en la recopilación de información y cifras específicas de las importaciones y exportaciones que resuelva la contradicción de la eficiencia operativa y capacidad de infraestructura, entonces se incrementan las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar de los años 2020-2023.

La Variable Independiente es estrategias de mejora. Mientras la variable Dependiente es el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar de los años 2020-2023.

Los Métodos teóricos empleados en la investigación son: Método Histórico – lógico, el Método Analítico- Sintético, Método Inductivo – deductivo e Hipotético - Deductivo. Sin embargo, los Métodos Empíricos empleados es el estudio de documento y los métodos estadísticos empleados en esta investigación, serán novedosos y reales.

El trabajo de investigación revela la importancia vital de los puertos para la economía nacional, enfocándose en la elaboración de estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar. Se observa un crecimiento notable en ambos puertos en los últimos tres años estudiados, aunque se destaca una disparidad significativa en Puerto Libertador Simón Bolívar debido a diversos factores operativos. Este análisis subraya la complejidad del entorno portuario y la necesidad de abordar estas variables para promover un desarrollo equitativo y sostenible en ambas ubicaciones, resaltando la importancia de estrategias específicas para mejorar las operaciones portuarias y fomentar un crecimiento económico equilibrado en la región.

El siguiente trabajo de titulación está estructurado por 4 capítulos

**Capítulo I:** Contiene la conceptualización de los temas relevantes para nuestra investigación, así como un análisis detallado del contexto que presenta información limitada sobre Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar, abarcando sus directrices y ofreciendo descripciones físicas, demográficas, y sociológicas de cada puerto.

**Capítulo II:** En este capítulo se detalla la metodología empleada para esta investigación, desde el tipo de investigación, paradigma, población, muestra, métodos teóricos y empíricos

**Capítulo III:** Describimos los resultados obtenidos en la investigación y realizamos un análisis de los datos conseguidos acerca de la evolución de Puerto Libertados Simón Bolívar y Puerto Bolívar.

**Capítulo IV:** Aquí realizamos la discusión de resultados, las conclusiones obtenidas del trabajo de investigación y las recomendaciones.

Por último, se detallan las citas bibliográficas utilizadas de donde se obtuvo la información de esta investigación.

## CAPITULO I. MARCO TEORICO

### 1.1 Antecedentes Históricos

#### 1.1.1 Evolución del comercio Marítimo en Ecuador en el proceso de importaciones y exportaciones. En relación con la evolución de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón bolívar en los años 2020-2023

El comercio marítimo a lo largo de la historia ha desempeñado un papel crucial para el crecimiento económico global. Desde los tiempos ancestrales, los seres humanos han intercambiado productos, basados en el trueque ancestral, una práctica que han evolucionado con el tiempo hacia el complejo sistema contemporáneo de intercambio comercial internacional. (Bobadilla Falla & Venegas Camargo, 2018)

De acuerdo con Sánchez Bravo (2006) el comercio marítimo en Ecuador ha evolucionado considerablemente desde la época precolombina hasta la actualidad:

- **Época Precolombina:** Los primeros indicios de navegación se remontan a más de 2000 años, tiene sus raíces en las cultura manteña y pache como los principales navegantes de las costas ecuatoriana, utilizando balsas de madera, aprovechando los recursos forestales el cual las hicieron especialmente de balsa, para comercializar con otros pueblos costeros productos como: conchas spondylus, algodón y cerámica, permitiendo establecer conexiones comerciales a lo largo de la costa del pacifico.
- **Época Colonial:** Con la llegada de los españoles en el siglo XVI, Guayaquil se convirtió en el puerto mas importante y en el principal astillero del Pacifico Sur, fundado en 1538. Este puerto facilitaba el comercio de diversos productos como el tabaco, cueros y cacao que se exportaba principalmente a Acapulco, México. La importancia de Guayaquil también fue blanco de ataques piratas, como el asalto por Woodes Rogers en 1709, afectando en el comercio y la seguridad de la región.
- **Siglo XIX:** Con la Independencia de Ecuador en 1822, el comercio marítimo continuó expandiéndose de manera autónoma. Se introdujeron las primeras compañías de transporte marítimo y posteriormente empresas navieras con inversión nacional. La llegada del primer barco de vapor, el “Telica” a la ciudad de Guayaquil en 1841, iniciando una nueva era en el transporte marítimo,

aumentando la capacidad de carga y la velocidad, facilitando la exportación de productos agrícolas como el café y cacao.

- **Siglo XX:** Fue una época de significativo crecimiento para el comercio marítimo en Ecuador. Se desarrollaron diferentes puertos importantes como Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar, mejorando la capacitación y la infraestructura de exportación. Compañías internacionales, como la Pacific Steam Navigation Company y la Compañía Real Holandesa de Vapores facilitaron la conexión de Ecuador con mercados internacionales. En esta época se fortalecieron las flotas petroleras, con la creación de la Anglo Ecuadorian Oilfields Limited y más tarde FLOPEC (Flota Petrolera Ecuatoriana) impulsando la exportación de petróleo, la cual adquirió varios buques tanques modernos. En 1964, se decretó la Ley de Puertos y Aduanas, modernizando la administración y operación de los puertos ecuatorianos.
- **Época Contemporánea:** En la actualidad, el comercio marítimo se ha consolidado con la existencia de empresas navieras nacionales como Transnave (Transportes Navieros Ecuatorianos) que se estableció en 1970, convirtiéndose en una de las principales empresas navieras del país, manejando carga general como especializada. La Flota Mercante Grancolombiana ha jugado un papel importante en la exportación de banano, consolidando a Ecuador como uno de los principales exportadores mundiales. Inversiones significativas en la modernización de puertos, con tecnología avanzada y mejor infraestructura, han permitido una mayor eficiencia y seguridad en las operaciones portuarias. La Escuela de la Marina Mercante Nacional y la Cámara Marítima del Ecuador (CAMA E) han sido fundamentales en la formación de profesionales y en el desarrollo del sector marítimo, alineándose con estándares internacionales.

Las zonas marítimas son indispensables para el desarrollo y fortalecimiento de la soberanía del País y de todos sus habitantes. Por ello, su gestión sostenible y responsable es una labor persistente para el Estado. Desde inicios del siglo XIX, esta responsabilidad fue enteramente encargada de la Armada del Ecuador, además, era la responsabilizada de suministrar alimentos, desplazar las tropas, proteger las comunicaciones y fronteras marítimas. No obstante, durante este periodo de cien años (1840-1940), la Marina disponía de unas escasas y vulnerables unidades que no poseían la capacidad para

denominarse una fuerza naval, capaz de salvaguardar eficientemente el comercio en el mar y la soberanía. (Vélez Altamirano, 2021)

La política marítimo-portuario debe considerar la ubicación de los puertos dentro de las cadenas logísticas internacionales. Para hacerlo, es necesario evaluar no solo los movimientos de bienes que ocurren entre los puntos de partida y llegada, sino también, la conducta y la eficiencia de las distintas entidades y participantes involucrados en esta operación. (González Laxe, Freire Seoane, & País Montes, 2012) Esto abarca transportistas, operadores de terminales, autoridades portuarias y otros actores esenciales. Solo con una visión integral que contemple todos estos elementos se podrá asegurar que los puertos operen de forma óptima y competitiva en el ámbito global.

De acuerdo a León Sáenz (2009). El comercio marítimo se ha llevado a cabo por más de 3000 años, incluyendo a una variedad de personas como: los marinos, capitanes, pilotos y comerciantes que eran dueños de los barcos a veces operaban de forma colectiva. Además, participan varios actores principales en la industria marítima como son: los carpinteros, herreros, aserradores, calefones y constructores navales, cuya habilidad en el diseño de las embarcaciones decidía si estas eran aptas para el comercio. Así mismo, quienes fabricaban la brea, jarcia, las velas y estopa que son elementos importantes para el movimiento, la flotación y maniobra de los barcos.

La necesidad de uno o más comerciantes de trasladar mercancías de un mercado a otro, fue el principal motivo de la necesidad de construir un barco. Por motivo que realizar esta construcción era una inversión muy elevada, desde al menos el siglo XIV se edificaron compañías compuestas por diversos comerciantes que adquirirían acciones para alquilar o construir un navío. Frecuentemente uno de los socios también era el “maestre” o capitán del barco, aceptando el compromiso ante los demás socios por la gestión del transporte y el barco, y regularmente también por la venta de la carga. (León Sáenz, 2009)

El transporte marítimo surgió para trasladar bienes y personas de un lugar a otro por medio del mar, facilitando la movilidad de grandes cantidades de carga y pasajeros. Este método de transporte tuvo un impacto significativo cuando llegó en casi toda América, debido a que es el principal modo de comunicación, destacando su amplia capacidad de transporte. Alrededor de unos 1200 años a.C. se crearon los primeros barcos, los cuales fueron contruidos con madera de cedro para transportar grandes embarcaciones el cual

fueron elaborados por los fenicios que son los pioneros en la navegación marítima a lugares desconocidos. Los vikingos por su parte edificaron una armazón sólida que se asimila a la columna vertebral. En el siglo XIX se construyó el primer barco a vapor gracias a la llegada de la tecnología, este fue denominado con el nombre de Clermont, quien lo construyó el inventor estadounidense Robert Fulton en 1807, este barco navegó su viaje inaugural por el río Hudson desde la ciudad Nueva York hasta Albania, en un lapso de 62 horas de ida y vuelta, cubriendo casi 483 km. (Ortiz Abrego, 2014)

En la actualidad, el transporte marítimo representa una importancia considerable. En gran parte, esto se debe a una mayor accesibilidad de las finanzas en todos los países avanzados. En el conjunto de la Unión Europea, el comercio exterior se realiza por medio de este medio de transporte. (Serrano Martínez, 2000)

En 1830 surge la Aduana en el Ecuador, en este periodo los vehículos se importaban eran para la utilización del público y el turismo, haciendo del tema aduanero una faceta destacada durante los diferentes períodos gubernamentales (SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR, 2015). La Aduana es una entidad del poder ejecutivo a cargo de la administración de los derechos aduaneros y la implementación de las políticas de comercio exterior. Su función es supervisar el ingreso y salida de las mercancías con el objetivo de regular el régimen tributario y las restricciones. (Huamán Sialer & Sifuentes Minaya, 2019)

En el 2010, el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador introdujo el sistema ECUAPASS motivado en el sistema electrónico UniPass de Corea del Sur, con el propósito de mejorar la eficiencia del proceso aduanero, asegurando y facilitando este proceso en un menor tiempo, el cual ayude a operar de manera segura desde cualquier lugar. (Martínez K. , 2014)

Los servicios portuarios de Ecuador, están estrechamente vinculados con la economía nacional y local. La ciudad de Guayaquil, alberga el puerto más importante y maneja alrededor del 70% del comercio exterior que ejecuta el sistema portuario. Actualmente el país está pasando por una intensa transformación en la modernización del área aduanera y portuaria, proporcionando confianza a la inversión desarrollada en este ámbito. (Avellán Williams & Barrera Gonzaga, 2017)

En el año 2020, el mundo vivió uno de los acontecimientos más tristes de todas las épocas para la humanidad, debido a la crisis provocada por el Covid-19, que se originó en la

ciudad de Wuhan en China. Esta pandemia se desplegó a todos los continentes, influyendo significativamente en los mercados, industrias, salud, negocios y principalmente en los sectores del comercio exterior como lo son: las importaciones, exportaciones y transportes marítimos de cargas. Uno de los mayores desafíos del comercio exterior es modificar el monitoreo que se ha realizado durante muchos años, un procedimiento mecánico que se ha dado continuamente en varias aduanas y puertos a nivel mundial con procedimientos mecanizados con documentos y normativas establecidos. (Alvarado Espinoza Katherine, 2023)

En cuanto a las oportunidades del comercio exterior a nivel internacional es importante reducir los procedimientos y desarrollar métodos innovadores de control y garantía de las cargas. Es de suma importancia sistematizar tanto las operaciones de carga como la gestión de documentos, además de implementar tecnología avanzada para mejorar la regulación de las mercancías, siendo aspectos claves que permiten crecer a las empresas a nivel internacional. Las aduanas tendrían que ajustarse a estas oportunidades para mejorar su desempeño operativo mostrando una evolución organizacional al mundo, haciendo que las empresas consideren realizar exportaciones a través de puertos marítimos y transacciones, debido a que estos procesos suelen ser tediosos, complicados o el exceso de trámites hacen desincentivar estas operaciones. Por eso mismo, es crucial modernizar procesos, innovar en tecnología para desarrollar soluciones ampliamente aceptadas para superar barreras y fomentar una mayor aceptación global de los productos. (Alvarado Espinoza Katherine, 2023)

La siguiente narrativa indica el uso primordial del estero Puerto Pilo, poco después llamado Puerto Machala en 1783 hasta 1860, este muelle fue de gran utilidad de las diferentes embarcaciones y facilitó el vínculo inicial entre los primeros comerciantes de Machala y Guayaquil en el año de 1887 se puso en funcionamiento denominándolo Puerto Mayor de la República, se procede a contratar la edificación de diferentes infraestructuras portuarias y logísticas. Años después nace el Muelle Municipal de Cabotaje. Mediante decreto Ejecutivo en 1970 se crea Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, lo que llevaría a cargo la gestión y operación del Puerto Marítimo a nivel Internacional. (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2023)

El puerto de Guayaquil fue construido durante 1959 y 1963. Cuenta con una infraestructura adecuada para facilitar el comercio internacional, equipado con medios

óptimos para la realización de operaciones. Operadores privados altamente especializados, brindan todos los servicios necesarios para las mercaderías y naves, compitiendo libremente bajo el control de Autoridad Portuaria con el objetivo de cumplir todas las demandas de los clientes, para así, lograr una reducción de costos y la satisfacción de ellos. (Bobadilla Falla & Venegas Camargo, 2018)

A inicios el Puerto Simón Bolívar se movilizaba a nivel del barrio Las Peñas, en las orillas del río Guayas donde es denominado el Malecón de Guayaquil se establecieron los primeros muelles aumentando los diferentes tipos de transportes como son el fluvial y marítimo. A causa de la cantidad de partículas sedimentadas del lugar que produce el río y su misma estructura natural de su lecho, son dificultades que se presentan formando la acumulación de grava, lodo y arena, que poco a poco va afectando al puerto. (Leiva, 2018)

Desde épocas coloniales, Puerto Libertador Simón Bolívar es uno de los puertos más relevantes de América del Sur por su ubicación geográfica privilegiada, su actividad comercial intensa y la presencia de astilleros importantes. La Autoridad Portuaria de Guayaquil, siguiendo los procedimientos establecidos, lanzó una convocatoria internacional para la construcción de un nuevo puerto. Tras un proceso de evaluación, se seleccionó a la empresa Raymond International para llevar a cabo el proyecto. El nuevo puerto, llamado Puerto Nuevo, ha ido creciendo y modernizando con el tiempo, ampliando sus instalaciones, adquiriendo nuevos equipos y creando nuevas dependencias. Luego de mucho esfuerzo y dedicación, en 1963 con el arribo de la nave “Ciudad de Guayaquil” fue inaugurado el Terminal Marítimo. (Historia del Puerto, s.f.)

### **Ilustración 1** Autoridad Portuaria de Guayaquil



**Fuente:** Página oficial Autoridad Portuaria de Guayaquil

A lo largo de los años el comercio marítimo ha contribuido con suma importancia un rol fundamental en el interior del crecimiento económico internacional. Por esa razón desde los acontecimientos pasados como fue el trueque hasta la actualidad ha venido evolucionando y solo conoce como el intercambio de mercancías simbolizando según la Organización Mundial del Comercio son el 80% de las transacciones comerciales. (Organización Mundial del Comercio, 2023) La eficacia es uno de los componentes esenciales para el logro del rendimiento de los puertos, está involucrada con el diseño y la planificación de la infraestructura portuaria como los equipos de manipulación de carga, los vehículos de transporte y las condiciones ambientales, son factores importantes que influyen en el rendimiento y seguridad del puerto. (Yen, Huang, Lai, Cho, & Huang, 2023)

En Ecuador el primer contrato de Alianza Público Privada, se ha realizado en la Parroquia de Posorja donde se construyó el Puerto de Aguas Profundas teniendo un impacto positivo siendo un año después el Primer Puerto Inteligente del Ecuador con una inversión de Emiratos Árabes Unidos, su concepción con este puerto tiene una duración de 50 años con DP World. En la provincia de El Oro en el 2016 se firmó la concepción de autoridad portuaria con YILPORT Holding con una duración de 50 años,

igual al convenio anterior donde esta modernización no usara inversiones del país, favoreciendo a nuestra provincia, pero principalmente a la Parroquia con 600 puestos de trabajo directos y unos 1.800 indirectos, considerando la ejecución de trabajos adicionales o complementarios. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2022)

### **Ilustración 2** Autoridad Portuaria Puerto Bolívar



**Fuente:** Página oficial Yilport Holding Inc.

En un entorno en constante cambio, las organizaciones deben estar alerta a las modificaciones que ocurren para poder adaptarse y anticiparse a ellas. Por lo tanto, uno de los principales desafíos para estas entidades radica en una implementación eficaz de su estrategia y en la optimización de su desempeño organizacional. (Aparisi Caudeli, Giner Fillol, & Ripoll Feliu, 2008)

## **1.2 Antecedentes conceptuales y referenciales**

### **1.2.1 Caracterización gnoseológica del proceso de importaciones y exportaciones del Comercio Marítimo en Ecuador.**

#### IMPORTACION

De acuerdo a Gomez y Zoraida (2016) La dinámica de importar bienes y servicios se presenta como un fenómeno dual en el contexto económico de cualquier país. Por otra parte, constituye una herramienta importante que ofrece a los consumidores acceder a productos que no son producidos internamente, proporcionando beneficios notables a los usuarios en términos de precios accesibles, calidad de mejora y diversidad de opciones. De igual manera, las empresas obtienen ventajas al facilitar el acceso a materiales,

tecnologías avanzadas e insumos de producción, lo que fortalece su competitividad y capacidad innovadora.

Sin embargo, este proceso introduce la amenaza de competencia a las industrias locales ya establecidas o en desarrollo, lo cual puede tener un impacto negativo en el tejido económico interno. El consiguiente desequilibrio en el ámbito laboral, se presenta a través del incremento de desempleo, lo que requiere una mayor preocupación y cuidado en las políticas económicas y estrategias de mitigación. Es crucial equilibrar los desafíos y beneficios asociados con las importaciones para asegurar un desarrollo sostenible y justo en el contexto económico globalizado.

Conforme Benavides, Reinoso y Eliecer (2017) La actividad de importación, principalmente vinculada al ámbito de comercio internacional, se define como la adquisición de productos y servicios procedentes del extranjero con el fin de distribuirlos dentro de las fronteras de una nación, satisfaciendo así las necesidades de sus habitantes. Este procedimiento es fundamental para la diversificación y abastecimiento de bienes y servicios, conlleva la recepción de una amplia gama de productos con propósitos comerciales y contribuyendo significativamente al desarrollo económico nacional y a la integración en la economía global.

Las importaciones, engloban cualquier tipo de artículo o servicio que introduzcan al territorio nacional con el objetivo de ser comercializado, juegan un papel importante en el enriquecimiento de la economía interna a través de potenciar la oferta interna, promover la competencia, y otros aspectos que forman parte de la integración en la economía global. Esta dinámica, controlada por las diferentes políticas aduaneras y acuerdos comerciales, los cuales simbolizan una pieza fundamental en la compleja red de interacciones económicas a nivel internacional. (Benavides, Reinoso, & Eliecer, 2017)

Segun Domínguez, Vega, Garzón, y Quezada (2021), El fenómeno de importación se caracteriza por ser la operación comercial mediante la cual un país adquiere bienes y servicios en un territorio extranjero con la intención de consumirlos o utilizarlos dentro de su propio país. Este proceso implica la movilización de productos o servicios por medio de las fronteras nacionales para satisfacer las necesidades y las demandas internas. Las importaciones son esenciales en la economía global al introducir bienes y servicios que pueden no estar disponibles en el territorio nacional. La complejidad de estas transacciones comerciales requiere cumplir con regulaciones y políticas aduaneras

eficaces para supervisar y optimizar este intercambio internacional, jugando un papel crucial en la configuración de la interconexión de las naciones y las dinámicas económicas internacionales.

La literatura presentada proporciona una perspectiva coherente sobre la complejidad de la dinámica de importación en el ámbito económico global, acentuando sus aspectos tanto positivos como negativos. Los estudios de estos investigadores, coinciden en reconocer la importancia fundamental de las importaciones como herramientas claves para satisfacer las demandas de los consumidores y fortalecer la competitividad empresarial por medio del acceso a tecnologías y recursos externos. La afirmación por Gómez y Ramírez sobre los beneficios de las importaciones, como la facilidad de acceso a variedad de productos y mejoras de calidad, se alinea con la perspectiva de Benavides, Reinoso, y Eliecer, quien enfatiza el rol vital de las importaciones en la diversificación, el suministro de bienes y servicios a nivel nacional.

Ambos estudios subrayan la necesidad crítica de un marco normativo y políticas aduaneras vigentes para optimizar y regular este intercambio internacional. No obstante, se observa una coherencia en la preocupación compartida por los impactos negativos de las importaciones, principalmente en lo que respecta a términos de competencia para las industrias locales, y el continuo aumento de desempleo. Este conflicto socioeconómico demanda una urgencia de una cuidadosa consideración en la formulación de políticas económicas y estrategias de mitigación, según lo menciona el mismo estudio.

### EXPORTACIÓN

Según Domínguez, Vega, Garzón y Quezada (2021) Las exportaciones se conceptualizan como el proceso mediante el cual bienes o servicios son despachados o vendidos desde un país específico hacia otro territorio con el fin de ser consumidos o utilizados en ese lugar. Este fenómeno, de gran importancia en el ámbito del comercio internacional, implica la transferencia de productos o servicios mediante las fronteras estatales, desempeñando un papel crucial en la facilitación y fortalecimiento de la interconexión económica entre las diversas economías a nivel mundial, promoviendo la cooperación económica internacional y fomentando la diversificación y crecimiento económico de los países participantes.

La exportación no solo se posiciona como un medio para satisfacer las demandas externas, sino también un rol fundamental en impulsar la competitividad de las empresas

y el desarrollo económico, favorecer el crecimiento del empleo y promover la diversificación de las fuentes de ingresos. La ejecución exitosa de estrategias de exportación, requiere de comprender a profundidad acerca de los mercados internacionales, así como adaptarse a las regulaciones y requisitos que son solicitados por cada país, consolidando la exportación como un componente esencial en la configuración de las relaciones comerciales a nivel global. (Domínguez, Vega, Garzón, & Quezada, 2021)

De acuerdo a Benavides, Reinoso, y Eliecer, (2017) Las exportaciones entendidas como las transacciones comerciales que implican la venta de bienes o servicios a naciones extranjeras sujeto a normativas legales y controles fronterizos, siendo el Servicio Nacional de Aduanas un elemento fundamental en este contexto. Este organismo desempeña un papel crucial en la regulación y supervisión de envíos internacionales, la eficacia de estas disposiciones legales no solo garantiza el cumplimiento de estándares internacionales sino también contribuyen al estímulo de una dinámica comercial transparente y sostenible a nivel global, fortaleciendo así la integridad y confiabilidad de las transacciones internacionales.

El análisis de los trabajos de investigación ofrece una visión integral sobre el fenómeno de las exportaciones y su rol importante en el comercio internacional. Ambas definiciones destacan la importancia crucial de las exportaciones en el desarrollo económico global, la competitividad empresarial y la diversificación de las fuentes de ingresos. Coincidió plenamente con la idea que exportaciones desempeñan un papel fundamental en estos aspectos. Sin embargo, es indispensable señalar que Domínguez, Vega, Garzón enfatizan la exportación como un medio para satisfacer las demandas externas y promover estrategias exitosas basadas en la comprensión de los mercados internacionales. Benavides, Reinoso, y Eliecer se centran en la regulación y supervisión de las exportaciones, resaltando el papel fundamental del Servicio Nacional de Aduanas.

Ambos enfoques ofrecen una visión más completa y detallada sobre cómo las exportaciones no solo promueven la expansión económica y la competitividad global de las empresas, sino también cómo están influenciadas por regulaciones internacionales y estrategias de mercado. Abordar estos aspectos de manera equilibrada permitiría una evaluación más precisa de los impactos económicos y comerciales de las exportaciones en las economías locales y globales, proporcionando así un marco más robusto para la

formulación de políticas y estrategias comerciales. Además, futuras investigaciones pueden explorar más a fondo la interconexión entre estas dimensiones para proporcionar una perspectiva más holística y aplicable en el ámbito de las relaciones comerciales globales, promoviendo así un entendimiento más completo y eficaz de este proceso económico fundamental.

#### PUERTOS (PUERTO BOLIVAR - PUERTO LIBERTADOR SIMON BOLIVAR)

Las diversas actividades portuarias constituyen un componente estratégico fundamental que son de suma importancia en la independencia económica de un país, por esta razón a nivel mundial las diferentes naciones se centran en la comercialización de bienes y servicios para así, a través de la implementación de diversas estrategias se logre maximizar sus ingresos y fortalecer su posición en el mercado global. (Quiroz & Rivera, 2021)

De acuerdo a la Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española (2023) Un sitio ubicado en la costa o a lo largo de las orillas de un río, distinguido por sus características naturales o creadas artificialmente, destinado a facilitar diversas operaciones como carga, descarga, embarque y desembarco de embarcaciones, es conocido como puerto. Este término abarca áreas estratégicas adaptadas específicamente para desempeñar funciones esenciales en el ámbito del transporte marítimo y fluvial. Estas instalaciones portuarias, planificadas y configuradas con precisión, cumplen un papel crucial en la logística y el comercio internacional, al proporcionar puntos estratégicos para las transacciones comerciales, el intercambio de mercancías y la eficiente conectividad entre diversas regiones geográficas.

Como lo señala González E. (2018) Los puertos en Ecuador desempeñan un papel fundamental en las dinámicas actividades comerciales del Océano Pacífico. La constante mejora de su infraestructura, mediante la incorporación de equipamientos y tecnología avanzada, responde de manera proactiva a los retos surgidos por las transformaciones en el transporte marítimo. La política integral del sistema portuario nacional se centra en asegurar la eficiente prestación del servicio público portuario, con el propósito primordial de facilitar y fortalecer el comercio exterior, al mismo tiempo que contribuye al cambio en la matriz productiva del país. Este enfoque estratégico no solo garantiza una respuesta efectiva a las necesidades actuales del comercio marítimo, sino que también establece los

cimientos para una plataforma portuaria sostenible y competitiva, alineada con las cambiantes demandas del escenario global.

La investigación de Arzate, y otros (2012) un puerto marítimo representa un punto estratégico de conexión entre la tierra y el mar, estableciendo una unión a través de una vía navegable que lo caracteriza como una entidad integrada con recursos provenientes tanto de la naturaleza como de construcciones humanas. Esta entidad desarrolla meticulosamente una variedad de instalaciones y medios destinados a facilitar la manipulación y transferencia eficientes de bienes, así como a coordinar las operaciones logísticas de manera efectiva. La colaboración entre los elementos naturales del entorno marino y las infraestructuras humanas potencia la funcionalidad y la capacidad operativa del puerto, consolidándolo como un punto crucial en el intercambio comercial y el transporte marítimo.

El análisis crítico de las definiciones presentadas revela una concordancia en la percepción de los puertos como elementos cruciales para el comercio marítimo y fluvial. La descripción conjunta de la Real Academia Española destaca la importancia estratégica de los puertos al resaltar su función esencial en operaciones como carga, descarga, embarque y desembarco, así como su contribución al comercio internacional y la conectividad geográfica. A pesar de esto, la definición general podría beneficiarse de una mayor especificidad en cuanto a las adaptaciones particulares de los puertos para satisfacer las demandas específicas de diversas regiones.

La perspectiva de Gonzales sobre los puertos en Ecuador enfatiza la mejora continua de la infraestructura portuaria, incorporando tecnología avanzada y equipamiento para abordar los desafíos cambiantes del transporte marítimo. Este enfoque proactivo y orientado hacia el futuro refleja una respuesta efectiva a las transformaciones del entorno global. No obstante, se podría sugerir una mayor claridad en cuanto a las iniciativas específicas implementadas para fortalecer la sostenibilidad y la competitividad en el ámbito portuario.

La contribución de Arzate destaca la conexión estratégica entre la tierra y el mar, centrándose en la colaboración entre elementos naturales y construcciones humanas para potenciar la funcionalidad de los puertos. Aunque esta perspectiva subraya la importancia de la sinergia, sería beneficioso profundizar en ejemplos específicos de dicha

colaboración y sus resultados tangibles en términos de eficiencia logística y comercio internacional.

### EVOLUCION

La evolución se define al proceso dinámico y continuo de cambio y desarrollo que experimenta una entidad particular a lo largo del tiempo. Este fenómeno involucra la transformación progresiva donde las características y condiciones de la entidad sufren cambios relevantes. Puede presentarse en diferentes contextos, como el social, biológico, tecnológico e incluso en el conceptual. Desde un punto de la investigación, analizar y explorar los instrumentos y patrones de evolución en diferentes áreas es de suma importancia para adquirir una comprensión más detallada y completa de los procesos fundamentales en cualquier sistema o disciplina. (RAE: ASALE, 2023)

La esencia misma de la evolución, vincula intrínsecamente al proceso de especiación, creando lo que se conoce como macroevolución. A lo largo de extensos periodos de tiempo, este fenómeno básico implica cambios extensos y significativos en las poblaciones biológicas. La especiación, es un elemento de suma importancia en la macroevolución, hace referencia a la creación de nuevas especies desde la población ya existente, este proceso puede ser resultado de varios mecanismos evolutivos. La comprensión a fondo de estos términos es fundamental para entender como los organismos han evolucionado, los misterios de la diversidad biológica y conocer cómo se han adaptado a su entorno en el transcurso de la historia. (Vargas, 2012)

La influencia intelectual de Darwin en la concepción de la evolución no se limita a la pregunta de si la vida ha evolucionado, sino que se adentra en el análisis de cómo ocurrió este proceso. Su legado no solo aborda la cuestión de la existencia de la evolución biológica, sino que también se extiende a la propuesta de mecanismos y procesos destinados a explicar este fenómeno. En consecuencia, la herencia intelectual de Darwin radica en su esfuerzo por ofrecer una comprensión detallada de los mecanismos subyacentes que impulsan el cambio y la diversificación en los organismos a lo largo del tiempo. Como investigador, explorar y desarrollar este legado implica profundizar en los fundamentos teóricos de la evolución biológica y comprender los procesos que han dado forma a la diversidad de la vida en la Tierra. (Martínez J. , 2023)

Los tres autores destacan enfoques importantes sobre la evolución desde diferentes puntos, biológico, conceptual y social. La Real Academia Española, se enfatiza la

evolución como un proceso dinámico y constante que impacta diversas áreas, resaltando la importancia de examinar y explorar sus patrones para obtener una comprensión más profunda en cualquier disciplina. No obstante, la definición general y amplia podría conducir a una falta de enfoque en aspectos específicos de la evolución.

Vargas resalta la conexión entre la evolución y la especiación como elementos clave de la macroevolución, señalando la necesidad de entender estos conceptos para revelar los misterios de la diversidad biológica. Aunque brinda una visión más detallada del proceso evolutivo, algunos términos pueden percibirse como técnicos, lo que podría dificultar la comprensión para aquellos no familiarizados con la terminología científica. Martínez se pone énfasis en la influencia intelectual de Darwin, destacando su contribución a la comprensión de los mecanismos subyacentes en la evolución biológica. Sin embargo, la afirmación de que su legado "radica en su esfuerzo por ofrecer una comprensión detallada" podría interpretarse como una generalización y podría beneficiarse de ejemplos específicos que respalden dicha afirmación.

### ESTRATEGIAS

Según Ramirez (2015) Las estrategias de comercialización, también conocidas como estrategias de mercadeo, se definen como un conjunto de acciones cuidadosamente planificadas y estructuradas con el objetivo específico de lograr metas relacionadas con la mercadotecnia. Estas metas pueden variar desde la presentación exitosa de un nuevo producto en el mercado hasta el aumento de las ventas o la obtención de una mayor cuota de mercado. Estas estrategias se desarrollan a través de un análisis detallado del entorno comercial, considerando aspectos como el comportamiento del consumidor, la competencia y las tendencias del mercado. Además, incluyen la identificación de segmentos de mercado clave y la formulación de tácticas personalizadas para una ejecución efectiva. En resumen, las estrategias de comercialización representan una herramienta esencial para las empresas en la consecución de objetivos comerciales, destacando la importancia de una planificación meticulosa y una implementación coordinada para alcanzar el éxito en el dinámico panorama de la mercadotecnia.

Contreras (2013) Nos dice que en el contexto de una realidad globalizada, la estrategia empresarial se erige como una decisión crucial en la constante competencia, donde las empresas buscan mantener su presencia en el mercado. En este entorno dinámico, las organizaciones emplean todas las herramientas a su disposición para establecer políticas

de gestión flexibles y proactivas. Estas estrategias no solo buscan posicionarse de manera efectiva en el presente, sino también garantizar la continuidad y la capacidad de adaptación para afrontar los desafíos futuros. La habilidad para anticipar cambios en el entorno, identificar oportunidades y gestionar riesgos se convierte en un elemento fundamental en la formulación de estrategias empresariales efectivas. De igual manera, la implementación de políticas flexibles permite a las empresas adaptarse a las cambiantes demandas del mercado global, mientras que enfoques gestionados de manera proactiva buscan no solo mantener sino también ampliar su participación en el mercado, asegurando así su relevancia y sostenibilidad a largo plazo.

Como lo señala Poter (2008) El área de estrategia competitiva ha suscitado un notable interés entre los gestores, siendo su base esencial el desarrollo de un profundo conocimiento de los sectores industriales y de los competidores. Dentro de este marco, la estrategia competitiva se configura como un elemento crucial para alcanzar ventajas sostenibles en el mercado, demandando una comprensión minuciosa de las dinámicas sectoriales y de las tácticas empleadas por los competidores. Los gestores, al llevar a cabo un análisis exhaustivo de la competencia y del entorno industrial, tienen la capacidad de identificar oportunidades estratégicas y potenciales amenazas.

Este enfoque informado facilita la toma de decisiones fundamentadas, permitiendo a las organizaciones adaptarse proactivamente a las cambiantes condiciones del mercado y diseñar estrategias que no solo garanticen la supervivencia, sino también la posición de liderazgo en su respectivo sector. En última instancia, la estrategia competitiva se presenta como un requisito imprescindible para el éxito empresarial en entornos altamente competitivos y dinámicos.

La revisión de las visiones proporcionadas por Ramírez, Contreras y Porter revela una comprensión integral de estrategias de comercialización, estrategia empresarial y estrategia competitiva, respectivamente. Ramírez destaca la relevancia de las estrategias de comercialización como herramienta esencial para alcanzar metas comerciales, haciendo énfasis en la importancia de una planificación meticulosa y una implementación coordinada en el dinámico panorama de la mercadotecnia. Sierra, por su parte, destaca la importancia de la estrategia empresarial en un contexto global, centrando su atención en la necesidad de políticas de gestión flexibles y proactivas para asegurar la continuidad y adaptabilidad en un mercado en constante cambio.

Sin embargo, se observa que la perspectiva de Sierra no profundiza en aspectos específicos de la formulación estratégica, limitándose a enfatizar la importancia de la adaptabilidad y la anticipación en la toma de decisiones. Por otro lado, la perspectiva de Porter sobre estrategia competitiva subraya la necesidad de un conocimiento profundo de los sectores industriales y competidores para lograr ventajas sostenibles en el mercado. Aunque destaca la importancia del análisis exhaustivo de la competencia y del entorno industrial, no proporciona detalles específicos sobre tácticas o métodos que los gestores deben emplear en este análisis.

### **1.3 Antecedentes contextuales**

#### **1.3.1 Valoración de la situación actual de las Importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar con relación al puerto libertador Simón Bolívar del 2020 al 2023**

El transporte marítimo internacional es esencial para la economía mundial conectando a naciones que facilitan el intercambio de bienes y servicios contribuyendo al desarrollo y seguridad del estado. Un país se debe basar tanto en las importaciones como en las exportaciones, en el caso de Ecuador importa escasos insumos para los procesos de fabricación, combustibles refinados, maquinaria especializada y asimismo ayuda en las exportaciones de petróleo crudo, camarones, banano, flores ayudando equilibradamente a evitar que se provocó un impacto negativo en la economía, el medio ambiente y la sociedad. (Chen, Xu, Zhang, & Zhang, 2018)

El transporte marítimo internacional es un pilar fundamental en el proceso de globalización económica y comercial (Elizagárete Gutiérrez, Arbulo López, & Basurto Uraga, 2006). La edificación de un puerto marítimo representa una oportunidad de desarrollo para la región (Guerrero Molina & Vásquez Suárez, 2020).

Los puertos marítimos surgieron en conjunto con la historia del comercio y la navegación. El desarrollo inicial de la navegación comenzó en áreas específicas de la costa, bahías y estuarios, donde los barcos primitivos encontraban amarre y refugio seguro. Los pueblos mineros estaban conformados por vikingos, fenicios, griegos y polinesios que usaban aquellos lugares para la migración, comercio y la piratería. (Bobadilla Falla & Venegas Camargo, 2018)

La industria marítima anticipa implementar diversas mejoras significativas para la gestión más eficiente de los procesos operativos mediante la adopción avanzada y estratégica de tecnologías de la industria 4.0. Este enfoque no solo busca optimizar la

logística y la operatividad en los puertos marítimos, sino también mejorar la seguridad, la sostenibilidad y la competitividad del sector. Los puertos marítimos, debido a su complejidad inherente y su papel crucial de la naturaleza, representan el componente más crítico de la cadena logística marítima. (Sarabia, Palau, Esteve, & Boronat, 2020)

En el transcurso del apogeo de la Edad Media, la construcción del puerto no tuvo grandes avances. En los siglos X y XI se inició el resurgimiento del comercio mediterráneo, y en el Siglo XIII se implementaron diversos reglamentos y leyes para regular las actividades comerciales y marítimas. Con el tiempo, los puertos implementaron mejoras en sus infraestructuras para satisfacer las crecientes demandas del tráfico marítimo. (RODRIGUEZ PLATA, 2021)

Hasta mediados del siglo XIX, las operaciones portuarias en cuanto al volumen de mercancías transportadas se redujeron debido a las operaciones como la carga, descarga y la estiba debido a que se llevaban a cabo manualmente. Desde ese momento, para esas tareas se empezó a usar más a menudo los componentes mecánicos, y a principios del siglo XX, la instalación de grúas en el borde del muelle se hizo habitual. (Oliva Luis, 2017)

El acelerado aumento del comercio global está respaldado por la infraestructura de transporte disponible en cada país. La ausencia de una infraestructura adecuada provoca retrasos debido a la congestión, lo que resulta en una pérdida de competitividad (Munguía Vázquez, Quiroz Cuenca, & Rodríguez Licea, 2013).

Las terminales portuarias y los puertos constituyen puntos de interacción clave en los sistemas de transporte, con estructuras y características complejas que necesitan considerables cantidades de recursos naturales, labores financieros y técnicos para su desarrollo, operación y construcción. Con el nuevo orden del comercio internacional y la globalización económica, en los terminales, puertos e infraestructuras están evolucionando hacia la oferta de servicios más integrados y amplios. El transporte de carga, en particular, tiene un impacto directo en los costos finales del comercio exterior. Además, este sector posee características particulares que tienen un impacto significativo en la economía nacional, lo cual requiere una estrategia de inversión cuidadosamente planificada. Así mismo, está relacionado con varios componentes de la cadena logística, el almacenamiento de las mercancías y las infraestructuras portuarias. A nivel mundial, en los últimos años el transporte de mercancías ha crecido notablemente, superando hasta

las actividades de consumo y producción. La elevada actividad avanzada en el transporte de bienes ayuda en la concentración de las empresas en este sector, aumentando no solo los mercados, sino también los aviones junto con la capacidad de carga que manejan y la capacidad de flota de buques. (Tamayo Saborit, 2021)

En el siglo actual, han sucedido varios sucesos que han apresurado notoriamente el desarrollo y la evolución del puerto. Uno de los principales avances es la introducción de contenedores en el transporte marítimo, incluyendo el uso especial de equipos de carga y descarga, facilitando el proceso de los buques.

Por estas razones, en términos generales, los puertos ofrecen la posibilidad de crear numerosos beneficios por medio de la distribución de contenedores de mercancías hacia diferentes territorios y regiones, contribuyendo así al desarrollo de la economía local. (RODRIGUEZ PLATA, 2021)

Un sistema portuario es un grupo de elementos interconectados cuyo propósito es contribuir al desarrollo y aprovechamiento de la costa de una región, respaldar a la industria, o funcionar como enlace entre los transportes marítimos y terrestres (Delfín Ortega & Navarro Chávez, 2015).

En Ecuador se han hecho avances notables en el ámbito portuario, pero siempre existe una debilidad en la implementación de una normativa portuaria apropiada que brinden protección a quienes participan en esta actividad. La ley general de Puertos y la Ley del Sistema Nacional de Gestión Portuaria, entraron en vigencia en 1967. No obstante, la aplicación de estas leyes y reglamentos no produjo los resultados positivos que se esperaban, debido a los errores en los procedimientos operativos de los puertos. (RODRIGUEZ PLATA, 2021)

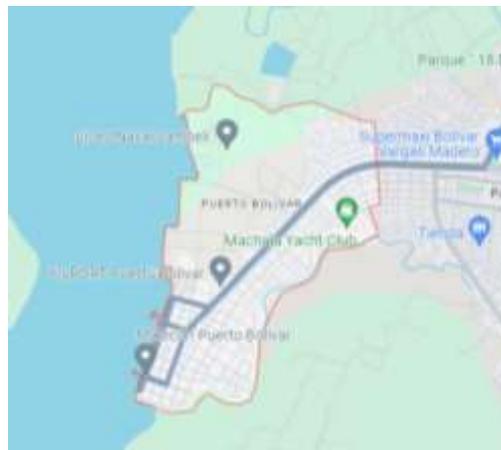
El objetivo de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, es aplicar reglamentos y normas que controlan de manera directa los puertos que funcionan dentro del territorio de cada país. Después de la Orden Ejecutiva No. 1043, se inició con la construcción del puerto ecuatoriano que fue promulgada el 28 de diciembre de 1970, en el siguiente año fue publicada en el Registro Oficial 147 el 22 de enero, por el presidente de ese entonces José María Velasco Ibarra. (Chiquito Solis & Velez Medina, 2015)

Puerto Bolívar se encuentra en la costa de Sudamérica, al sur de Ecuador, en la provincia de El Oro, y constituye el segundo puerto con mayor movimiento de carga en el Sistema Nacional Portuario de la República. Sus coordenadas geográficas son 3°15'55'' de latitud

sur y 80°00'01'' de longitud oeste. La corriente de marea en el canal es de 1,5 nudos, y los vientos máximos alcanzan los 10 nudos. Para acceder a los sitios de atraque, las embarcaciones siguen un breve canal de acceso de 4,5 millas náuticas, caracterizado por un mar tranquilo gracias al rompeolas natural de la Isla Jambelí. El Puerto Bolívar tiene una profundidad permitida de hasta 10,50 metros, que se amplía a 12,50 metros durante la marea baja. (Aguilar et al., 2013)

Este proceso de entrada, que dura un máximo de media hora, puede llevarse a cabo sin interrupciones las 24 horas del día y los 365 días del año. (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, s.f.) La velocidad del viento abarca un rango de 1,7 a 3,7 metros por segundo. La velocidad de las corrientes marinas fluctúa entre 0,5 y 1,0 metro por segundo. La variación de la marea se sitúa en un intervalo de 2,25 a 3,75 metros. En cuanto al calado, se evalúa tanto en el canal de acceso como en los muelles para garantizar las condiciones óptimas de navegación. (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, s.f.)

**Ilustración 3** Mapa Satelital Puerto Bolívar



**Fuente:** Google Maps

- **Muelle Marginal:** Tiene una longitud de 365 metros, un ancho de 25 metros y un calado de 10.5 metros, permitiendo el atraque simultáneo de dos buques de hasta 27,000 toneladas de peso bruto (TB). Está construido con una estructura de hormigón armado.
- **Muelle de Espigón:** Cuenta con dos frentes de atraque, una longitud de 130 metros, un ancho de 30 metros y un calado de 10.5 metros. Su estructura consiste en una losa y pilotes de hormigón.

- **Edificio antinarcóticos:** Es un centro de control de drogas de 1,600 metros de altura, equipado con escáneres y perros entrenados para detectar estupefacientes y alucinógenos.
- **Áreas de parqueaderos:** Hay espacio para vehículos pesados, especialmente diseñado para bananeros, con un área de 50,318 metros cuadrados. También hay un parqueadero para vehículos livianos en el área operativa, con una superficie de 1,530 metros cuadrados, y otro en el área administrativa y bancaria de 2,290 metros cuadrados.
- **Bodegas:** Hay seis bodegas para mercancía general con un área de 10,152 metros cuadrados, seis bodegas para la elaboración de tarimas de banano con un área de 14,592 metros cuadrados y una bodega para granel con un área de 2,360 metros cuadrados.

Al realizar un exhausto análisis del desplazamiento en la Parroquia de Puerto Bolívar, se puede deducir que las importaciones y exportaciones, en términos de contenedores TEUs, transportados, han tenido mayor importancia con la nueva Dirección de Yilport Holding INC, este incremento se ha podido observar desde la cantidad de contenedores movilizados, siendo producto directo de una mejor gestión y administración de las actividades marítimas del puerto. Es importante señalar que algunos comportamientos negativos que se observan, no son consecuencia de la nueva administración, sino que están vinculados a los cambios en la legislación ecuatoriana, particularmente a las restricciones en las exportaciones y medidas arancelarias para las importaciones. (Vallejo et al., 2020)

El puerto marítimo Simón Bolívar de Guayaquil, en Ecuador, se encuentra en la costa oeste de América del Sur, específicamente en el Estero Salado, un brazo del mar situado a diez kilómetros al sur del centro comercial de la ciudad homónima. Guayaquil, el principal puerto comercial del país, se sitúa dentro del golfo del mismo nombre, siendo este un punto geográfico crucial en la costa oeste de Sudamérica. Contiene una latitud de 2°16'51" S y una longitud de 79°54'49" O, ubicado en la Provincia del Guayas. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, s.f.)

#### **Ilustración 4** Mapa Satelital de Puerto Libertador Simón Bolívar



**Fuente:** Google Maps

- **Infraestructura física:** La Superficie total cuenta con un total de 1 268 798m<sup>2</sup>, la superficie para estiba es de 332 742m<sup>2</sup>.
- **Sitios de Atraque:** El muelle tiene una longitud de 1 625m, además cuenta con 4 Sitios para Buques Portacontenedores (1000m) y 5 Sitios para carga Multipropósito (625m).
- **Equipamiento:** El muelle cuenta con 6 grúas pórtico y 3 grúas móviles, en el patio se encuentra 23 Rubber Tire Gantry, 10 Reach Stacker, 6 Empty Handler, 42 Fork Lift, 46 Trucks y 48 Trailers + 6 Dollies.
- **Depósitos de vacíos:** tiene 1 Zona de Apoyo Logístico, que está conformada por 14 Hectáreas para almacenamiento y reparación de contenedores, 250 Tomas reefers, Oficinas administrativas, Seguridad, Reducción de costos para Líneas Navieras, Inspección y retiro ágil.

El Puerto de Guayaquil cuenta con un canal de acceso diseñado para acomodar buques con una profundidad de casco de hasta 9,75 metros, conocida como calado. Sin embargo, a nivel global, la industria naviera se encamina hacia la revitalización mediante embarcaciones de mayor porte, capaces de transportar un mayor volumen de carga y con un calado que excede los 11 metros. Ecuador, desafortunadamente, no está listo para afrontar este nuevo escenario. Los expertos recomiendan antes de asumir un reto, que se prepararen los puertos existentes y luego estructurar uno nuevo. (Aguilar et al., 2013)

El presidente Camilo Ponce Enríquez, el 10 de abril de 1958, aprobó el Decreto Ley Emergencia, que facilitó la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y estableció las bases legales para la construcción del Puerto Marítimo. El 31 de mayo del 2007, Autoridad Portuaria de Guayaquil, firmo la concesión de Servicio Público Portuario en

las Terminales de Contenedores y Multipropósito TCM del Puerto de Guayaquil a favor de Contecon Guayaquil S.A. (Contecon Guayaquil S.A. an ictsi group company, 2024)

En el Sur de las costas ecuatorianas, provincia de El Oro, Puerto Bolívar se encuentra estratégicamente ubicado en el epicentro del país, hogar de las plantaciones de banano más reconocidas a nivel mundial, con una producción anual de tres millones de toneladas. Asimismo, la región ostenta una industria camarera activa. Además de gestionar cargamentos refrigerados, el terminal también supervisa el manejo de cargas secas como papel/arcilla de papel y concentrado de cobre. Con las operaciones eficientes de la estación CFS, el puerto se consolida como la opción más segura y apropiada para la exportación de cargas contenerizadas. (YILPORT HOLDING , 2017)

Al examinar los diferentes eventos históricos de Ecuador desde 1998 hasta la fecha actual, podemos sintetizar las crisis económicas más fuertes y su impacto en el sector comercial, determinando que la pandemia del Covid-19 ha sido la crisis con el impacto más negativo de la historia. (Diaz & Ronald, 2022)

Hoy en día, el volumen del comercio internacional ha generado un aumento debido a la globalización de la distribución y actividades de producción que conlleva la importancia de abordar la gestión del transporte a través de una planificación estratégica diferenciada, destacando que más del 80% del comercio global de mercancías se realiza a través del transporte marítimo, considerada como la opción más eficaz entre los medios de transporte disponibles. (Quintero et al., 2021) La localización de los puertos y la situación económica del país son factores esenciales para analizar el rendimiento de los puertos marítimos. (Valenzuela Jiménez, Giner Fillol, & Ripoll Feliu, 2019)

El enfoque de gestión de las comunidades portuarias, influenciado por el tipo de intervención de las entidades públicas, ha dado lugar al concepto de modelo de titularidad. Aunque este modelo no explica directamente el aumento del tráfico en un puerto, juega un papel importante al ser un elemento clave en la ejecución de la estrategia. (Silva Domingo & Pontet Ubal, 2009)

Los indicadores clave de desempeño, o KPI (Key Performance Indicator), son herramientas de gestión muy utilizadas por las empresas a nivel global para medir y evaluar el rendimiento de sus procesos, permitiendo así una gestión más eficaz y eficiente. (Gesé Bordils, González-Cancelas, & Molina Serrano, 2021)

En las últimas décadas, el crecimiento de la economía de Ecuador en el comercio internacional llamo la atención de los gobiernos para la inversión en diferentes puertos del país, especialmente en los Puertos más grandes como el puerto de Guayas, Puerto de YILPORT Holding y el Puerto de Posorja, convirtiéndolos en los terminales marítimos más importantes del Ecuador.

La creciente importancia de los puertos en el comercio internacional y su papel crucial en la economía regional plantean la necesidad de un análisis exhaustivo de la evolución de las importaciones y exportaciones en dos puntos portuarios específicos: Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar. El periodo de estudio abarca los años 2020-2023, una ventana temporal crítica marcada por cambios económicos, eventos globales y, en particular, las consecuencias de la pandemia de COVID-19.

La necesidad de realizar la investigación es elaborar estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023 en beneficio de las diferentes provincias tanto nacional como internacional.

Además, se intentará analizar oportunidades para explorar la verdadera complejidad de las relaciones comerciales en la región, identificar posibles desafíos y oportunidades, proporcionando información valiosa para los responsables de la toma de decisiones en áreas como desarrollo económico, planificación portuaria y estrategias logísticas. Esta investigación nos puede permitir la formulación de políticas y estrategias más efectivas para el crecimiento sostenible y una mayor competitividad de ambas localidades portuarias, analizando los ámbitos sociales, económicos y políticos para obtener una mayor ventaja a las costas del pacífico cumpliendo los estándares tanto nacionales como internacionales.

## **CAPITULO II. MATERIALES Y METODOS**

### **2.1 CATEGORÍAS DEL DISEÑO TEÓRICO**

#### **2.1.1 Tipo de investigación**

El tipo de investigación relacionado con la elaboración de estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023, según su finalidad es aplicada, según su objetivo gnoseológico es explicativa, según su contexto es de campo, según el control de las variables es no experimental, según su orientación temporal es longitudinal, y según su nivel de generalidad estudia situaciones específicas.

#### **2.1.2 Paradigma o perspectiva general**

El tipo de investigación relacionada con la elaboración de estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023, se desarrolla desde un paradigma perspectiva cuantitativa complementaria con cualitativa.

#### **2.1.3 Población y muestra**

La unidad de análisis: Puertos Bolívar y el Puerto Libertador Simón Bolívar, y la población es dos puertos.

#### **2.1.4 Métodos Teóricos**

Para el cumplimiento de los objetivos específicos de la presente investigación, se utilizan los siguientes métodos teóricos:

- El método histórico-lógico para la determinación de la elaboración de estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023
- El método analítico-sintético se usará para la caracterización gnoseológica, administrativa y económica la evolución de importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar; para la caracterización gnoseológica y metodológica de la evolución comercial.
- El método inductivo-deductivo aquí implica comenzar con la observación específica de la elaboración de estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar, se espera que los datos recopilados y analizados respalden la hipótesis, lo

que llevará a la conclusión general de que, según la información disponible, las operaciones de importación y exportación han experimentado un crecimiento sostenido en Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar entre los años 2020 y 2023.

Hipotético-Deductivo lo usaremos a través de la hipótesis planteada: si se implementa estrategias de mejora basado en la recopilación de información y cifras específicas de las importaciones y exportaciones que resuelva la contradicción de la eficiencia operativa y capacidad de infraestructura, entonces se incrementan las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar de los años 2020-2023. Para luego ser comprobadas o refutadas, hasta llegar a las conclusiones sobre la evaluación de la situación actual de ambos puertos.

#### **2.1.5 Métodos empíricos.**

Los métodos empíricos se fundamentan de la experiencia directa con la realidad, se basa en la lógica y la experiencia, este método unido a la observación de fenómenos y a los análisis estadísticos, son empleados frecuentemente en el campo de ciencias naturales como en las ciencias sociales. (Hernández, Arguelles, & Palacios, 2021) El método que vamos a emplear es el estudio de documento, el propósito es lograr la recopilación de datos, empleando diversas maneras como la investigación de informes, artículos y bases de datos, con el objetivo de elaborar estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023.

#### **2.1.6 Métodos estadísticos.**

Luego de la obtención de los datos significativos por medio de las diferentes herramientas de investigación, se utilizará el método explicativo y el método matemático, el cual nos ayudaran en el análisis de los resultados, con el objetivo de facilitar de manera detallada y secuencial las tablas realizadas.

Para interpretar adecuadamente la información, es necesario seguir estos pasos:

- Determinar las variables o indicadores que se desean investigar.
- Utilizar una herramienta de investigación para recolectar los valores correspondientes a cada variable o indicador.
- Organizar los datos obtenidos en tablas para proceder con el análisis y extraer conclusiones.

Las tablas estarán compuestas diversos cuadros en los que se detalla el nombre del Puerto, el año y los datos obtenidos de la investigación, con el fin de proporcionar una mejor visibilidad y entendimiento acerca de la elaboración de estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023.

### CAPITULO III DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

#### Estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023

**Institución:**

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

**Situación actual:**

Uno de los factores clave ha sido la infraestructura portuaria. Aunque el entorno en el que operan los puertos en el país es cada vez más competitivo, es esencial que la sociedad portuaria maximice su ventaja comparativa, como su ubicación geográfica. Para lograrlo, es crucial implementar estrategias de mejora en las importaciones y exportaciones. Aunque se están realizando esfuerzos en esta dirección, todavía no se han cumplido las expectativas necesarias para garantizar un funcionamiento efectivo de este recurso y, así, contribuir al crecimiento competitivo del país. También es necesario fortalecer el liderazgo y la gestión de la logística dentro del sector empresarial, así como considerar los acuerdos comerciales emergentes, debido a su desarrollo económico de las regiones y el impacto en el crecimiento. (Díaz Lucero, Guerrero Pérez, Vega Sampayo, & Olivero Vega, 2018)

**Objetivo General:**

Elaborar estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en relación con el Puerto Libertador Simón Bolívar en los años 2020 al 2023.

**Desarrollo de las estrategias:**

Como resultado Puerto Bolívar, enfrenta retos que restringen su capacidad de competitividad y crecimiento. Para superar estas barreras y lograr un desarrollo sostenible, se sugiere implementar estrategias de mejora con los siguientes objetivos específicos.

Número de estrategia	Objetivo	Acción	Fecha de realización	Responsable
1	Mejorar la infraestructura y la eficiencia del puerto	Ampliar las vías terrestres y muelles para obtener un mayor volumen de carga.	Enero /2026	Administración del puerto y Ministerio de Transporte y Obras Públicas

2	Fortalecer los servicios portuarios y avances tecnológicos	Modernizar la infraestructura tecnológica y de comunicaciones para incrementar la eficiencia operativa. Adicional, proveer asesoría en logística y gestión de la cadena de suministro.	Junio / 2025	Administración del puerto
3	Fortalecer alianzas estratégicas para ampliar alcance y capacidades	Formar acuerdos con compañías navieras para mejorar la conectividad marítima.	Enero / 2025	Administración del puerto y líneas navieras

**Fuente:** Creada por autora

### **Monitoreo y evaluación**

Una vez establecidas las estrategias es esencial establecer indicadores de desempeño para poder monitorear y evaluar de manera rigurosa, garantizando la efectividad de las estrategias y realizar ajustes necesarios.

- Recopilación y análisis de datos
- Establecer indicadores Clave de Desempeño (KPIs) mensuales, trimestrales o anuales.
- Implementar herramientas Tecnológicas para el Monitoreo y Evaluación
- Elaboración de informes y toma de decisiones

### **Correcciones**

Después de implementar las estrategias de mejora y analizar los resultados, es probable que se descubran áreas donde se puedan hacer ajustes o mejoras adicionales.

En esta sección, se analizó los resultados de las importaciones y exportaciones de ambos puertos en los periodos mencionados, se pudo observar que los puertos tienen un rol fundamental en economía de un país, a través de ellos se realiza el proceso de compraventa de bienes y servicios tanto de importaciones como exportaciones.

**Tabla 1** Importaciones y Exportaciones 2020

IMPORTACIÓN 2020	
Puerto Bolívar	Puerto Libertador Simón Bolívar
118.747,20	4.336.504,45
EXPORTACIÓN 2020	
Puerto Bolívar	Puerto Libertador Simón Bolívar
1.849.820,62	4.087.369,38

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y Autoridad Portuaria de Guayaquil.

En la tabla se muestra una gran disparidad entre las cifras de las labores de importación y exportación del año 2020 de Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar en cuanto se observa que el Puerto Libertador Simón Bolívar registro grandes cantidades en las dos áreas en comparación con el Puerto Bolívar, lo cual estas diferencias se reflejan tanto en las toneladas de carga movilizada como en valor monetario de las mercancías.

**Tabla 2** Importaciones y Exportaciones 2021

EXPORTACIÓN 2021	
Puerto Bolívar	Puerto Libertador Simón Bolívar
2.109.939,17	4.260.364,62
IMPORTACIÓN 2021	
Puerto Bolívar	Puerto Libertador Simón Bolívar
130.063,94	4.669.227,28

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y Autoridad Portuaria de Guayaquil.

A continuación, se observa que, los datos de importación del 2021 en lo cual existen notables diferencias en los volúmenes registrados en el Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar, en el cual existe una diferencia de 4.539.163,34 a favor de Puerto Libertador Simón Bolívar. Del mismo modo, en las exportaciones del año 2021 se

presenta también una diferencia de 2.150.425,45 a favor de Puerto Libertador Simón Bolívar, resaltando la supremacía del Puerto de la ciudad de Guayaquil como un punto central en las operaciones de importación y exportación dentro del ámbito regional.

**Tabla 3** Importaciones y Exportaciones 2022

IMPORTACIÓN 2022	
Puerto Bolívar	Puerto Libertador Simón Bolívar
121.474,74	5.476.513,78
EXPORTACIÓN 2022	
Puerto Bolívar	Puerto Libertador Simón Bolívar
2.176.678,19	4.791.300,07

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y Autoridad Portuaria de Guayaquil.

En la siguiente tabla se muestran datos del año 2022 donde se observa las estadísticas de las importaciones como de las exportaciones, en cuanto Puerto Libertador Simón Bolívar en las importaciones tuvo una cifra de 5.476.513,78 y Puerto Bolívar 121.474,74 se refleja increíbles aumentos en las cantidades del primer Puerto, de igual manera en las exportaciones Puerto Libertador Simón Bolívar muestra una cifra de 4.791.300,07 mientras Puerto Bolívar solo 2.176.678,19, siendo mayor las cifras del puerto de ciudad de Guayaquil.

**Tabla 4** Importaciones y Exportaciones 2023

IMPORTACIÓN	
2023	ENERO - NOVIEMBRE 2023
Puerto Bolívar	Puerto Libertador Simón Bolívar
67.058,32	5.612.021,60
EXPORTACIÓN	
2023	ENERO - NOVIEMBRE 2023
Puerto Bolívar	Puerto Libertador Simón Bolívar
2.238.736,37	5.746.192,44

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y Autoridad Portuaria de Guayaquil.

En la siguiente tabla se observa datos estadísticos de las importaciones y exportaciones del año 2023, en Puerto Bolívar se observa cifras de todo el año mientras en el Puerto Libertador Simón Bolívar se observa datos desde enero a noviembre según la última actualización de la página oficial de Autoridad Portuaria de Guayaquil, en el cual observamos que a pesar que Puerto Libertador Simón Bolívar tiene cifras incompletas, de igual manera supera en las dos áreas a Puerto Bolívar con una diferencia en las importaciones de 5.544.963,28 y en las exportaciones de 3.507.456,07.

## **CAPITULO IV DISCUSION DE LOS RESULTADOS**

Según los resultados de (Quintero et al., 2021) se puede afirmar que, para aumentar la competitividad internacional de los puertos marítimos, las estrategias deben enfocarse en modernizar la infraestructura del terminal. Esto incluye mejorar el equipamiento, optimizar la disposición física y emplear dispositivos tecnológicos para las operaciones de carga y descarga, entre otras áreas. Una estrategia fundamental es incorporar tecnología en los diversos procesos operativos y administrativos del puerto. En la actualidad, la falta de recursos tecnológicos adecuados, necesarios para manejar la complejidad de las transacciones y procedimientos económicos y de seguridad, impide que el puerto avance al mismo ritmo que sus competidores. Sin esta tecnología, no se podrá generar valor ni obtener una ventaja competitiva, debido a las numerosas limitaciones que conlleva.

Como lo indica Jofré, Muñoz, Atencio, y Herrera (2021) una característica fundamental en la infraestructura portuaria es que está diseñada para facilitar el transporte de mercancías y/o personas, actuando como un medio de conexión esencial entre los sectores marítimo y terrestre. Por consiguiente, el puerto Contecon se distingue por su notable equipamiento, que incluye bodegas, muelles y sistemas de almacenamiento avanzados. En contraparte, Puerto Bolívar está mostrando iniciativas al implementar nuevos muelles, aunque enfrenta dificultades significativas debido a la limitada conectividad hacia el puerto y a problemas de cogestión en la entrada de camiones. Según los especialistas, los patios portuarios no están siendo utilizados de manera óptima. La infraestructura portuaria enfrenta retos persistentes para satisfacer completamente sus exigencias comerciales. Es crucial notar que se están llevando a cabo mejoras en el puerto, aunque estas todavía no han alcanzado los estándares necesarios para satisfacer plenamente las nuevas demandas del mercado (Castro Castell, Soler Niño, Umaña Castellanos, & Yepes Lugo, 2015).

Según Sánchez Granda (2014) de acuerdo a su investigación concluye que el Puerto de Guayaquil es el principal puerto de Ecuador hasta la actualidad, gracias a su participación en el comercio exterior, con un porcentaje alto de crecimiento permitiéndolo tener un desempeño competitivo a nivel internacional.

Durante el trabajo realizado se observa un incremento continuo del movimiento de carga de diferentes tipos de mercancías, según la información y los datos recopilados, es

importante mencionar, aunque el volumen muestre un crecimiento también es cierto que este incremento no se corresponde con el movimiento de carga que un Puerto necesita para ser rentable y operativo, este estudio se dio debido a que Provincias de la Sierra con un desarrollo sostenido se encuentra muy cercanas a este puerto (CEDEÑO FARÍAS & PEÑAFIEL RIVAS, 2014).

De acuerdo a los resultados obtenidos y los antecedentes evidenciados, muestran un claro incremento tanto en las importaciones como en las exportaciones en los últimos años, esto se debe a diversos factores desde el incremento de la población hasta los avances tecnológicos que se han realizado. Entre los hallazgos encontrados se analiza que la evolución que se ha dado en Puerto Bolívar es principalmente desde su concepción, la cual llevo a tener muchos factores beneficiosos como la expansión de muelles y la adquisición de diferentes tipos de grúas. Mientras, en Puerto Libertados Simón Bolívar a pesar de tener el doble de cantidad de muelles, este ha enfocado su evolución en innovaciones tecnológicas, el cual es de mucha importancia para poder mantener su crecimiento continuo.

El principal aporte que se evidencia en los resultados es a través de un estudio comparativo y sistémico de la cantidad de importaciones y exportaciones de dos puertos costeros relevantes para el Ecuador durante el periodo de tres años. Este análisis proporciona información específica sobre la disparidad en la gestión de carga entre estos puertos, destacando la superioridad de Puerto Libertador Simón Bolívar en Guayaquil.

Los datos obtenidos son los esperados debido a que se observan estrategias de mejora para Puerto Bolívar en las importaciones y exportaciones de los dos puertos a lo largo de los años sin dejar de lado que Puerto Libertador Simón Bolívar maneja un mayor volumen de carga en comparación con Puerto Bolívar. El método utilizado como el estudio de documentos de las estadísticas proporcionadas por las páginas oficiales de las autoridades portuarias de ambos puertos.

No obstante, una de las limitaciones es que los datos del año 2023 de Puerto Libertador Simón Bolívar que se encuentran en la página de Autoridad Portuaria de Guayaquil solo se encuentran hasta el mes de noviembre, lo que podría incidir en la comparación directa con los datos de todo el año de Puerto Bolívar. Su enfoque metodológico es sumamente replicable, debido a que se utiliza datos públicos de fuentes oficiales. Este enfoque podría

ser usado fácilmente tanto en Ecuador como a nivel Internacional, con el objetivo de realizar una comparación en los niveles de actividad comercial de los puertos.

Los resultados de la investigación respaldan la hipótesis si se implementa estrategias de mejora basado en la recopilación de información y cifras específicas de las importaciones y exportaciones que resuelva la contradicción de la eficiencia operativa y capacidad de infraestructura, entonces se incrementan las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar de los años 2020-2023.

Este hallazgo indica que se cumplió el propósito del estudio al examinar el patrón de crecimiento de las actividades portuarias durante este período. En relación con el objetivo del estudio se elaboraron estrategias de mejora para el incremento de las importaciones y exportaciones en los puertos mencionados durante el período definido. Esto indica que el estudio ha cumplido su propósito de ofrecer detalles sobre el desarrollo de las operaciones portuarias durante el período estudiado, tanto en términos descriptivos como posiblemente explicativos.

Los hallazgos obtenidos tienen el potencial de establecer un precedente para futuras investigaciones, estas han contribuido con razones de la disparidad entre Puerto Bolívar y Puerto Libertador Simón Bolívar, desde su infraestructura, políticas, recursos humanos, tecnología y capacitación del personal portuario. Estos factores pueden desempeñar un papel significativo en las diferencias observadas entre los puertos, y pueden servir de base para investigaciones posteriores enfocadas en optimizar el desarrollo portuario, mejorar la eficiencia en el manejo de carga, o para entender mejor sus efectos en el rendimiento.

Un aspecto clave a destacar entre ambos puertos y su elevada demanda el Puerto de la ciudad de Guayaquil, es debido a los costos de las operaciones, enviar carga a través de Puerto Bolívar es significativamente mayor que realizarlo por el Puerto Simón Bolívar de Guayaquil. Específicamente, el transporte de mercancías por la ruta de Guayaquil tiene un valor de \$500 dólares americanos, mientras que recibir las mercancías en el puerto de Contecon y trasladarlas directamente a Guayaquil tiene un costo aproximado de \$120 dólares americanos. Por esta razón, las OCE prefieren gestionar el traslado y recepción de carga directamente por Guayaquil.

## CONCLUSIONES

- Las estrategias de mejora mencionadas para Puerto Bolívar en las importaciones y exportaciones en relación con Puerto Libertador Simón Bolívar tienen un impacto positivo para Ecuador. Se evidencia que, el fortalecimiento de la infraestructura portuaria, la optimización de los servicios portuarios, el establecimiento de alianzas estratégicas y la promoción de la digitalización incrementan el volumen de las actividades portuarias de este puerto.
- La presente investigación demostró la importancia fundamental de los puertos en la economía del país. Este estudio también analizó la evolución de las importaciones y exportaciones de Puerto Bolívar en comparación con el Puerto Libertador Simón Bolívar. Los resultados indican que cada puerto opera bajo sus propios procedimientos operativos específicos.
- Según los datos analizados, se observa un incremento en ambos puertos durante el período de tres años estudiado. Sin embargo, cabe destacar que existe una disparidad en el Puerto Libertador Simón Bolívar, atribuida a diversos factores que contribuyen a un mayor volumen de importaciones y exportaciones.
- Además, se identifican los factores que generan la desigualdad en Puerto Bolívar en comparación con el Puerto Libertador Simón Bolívar, a pesar de que ambos experimentan un crecimiento constante. Esto destaca la complejidad del entorno portuario y subraya la importancia de abordar estas variables para promover un desarrollo equitativo y sostenible en ambos puertos.

## **RECOMENDACIONES**

- Explorar estrategias para optimizar los procedimientos operativos en cada puerto, investigando alternativas que impulsen la productividad y faciliten un crecimiento sostenido anual.
- Se recomienda que cada puerto realice una revisión y optimización de sus tarifas portuarias con el objetivo de fomentar un incremento en las actividades de importación y exportación, lo cual podría generar beneficios significativos para la economía nacional. En particular, se subraya la relevancia de ajustar las tarifas del Puerto de Yilport Holding Inc., las cuales se encuentran actualmente por encima de las del Puerto Libertador Simón Bolívar, a fin de promover un mayor flujo de movimiento en sus instalaciones portuarias.

## BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, E., Schwarz, C. R., Lalama, M., & Garcia, D. (2013). Puertos Ecuatorianos. *INFORMATIVO MARITIMO PORTUARIO*. Obtenido de [https://www.academia.edu/25997881/Puertos\\_ecuatorianos](https://www.academia.edu/25997881/Puertos_ecuatorianos)
- Alvarado Espinoza Katherine, S. T. (2023). Incidencia del COVID-19 en la Logística de Transporte Marítimo en las Importaciones de Equipos Mineros de la Empresa Tractocars de Machala en el 2022. *Digital Publisher*. doi:10.33386
- Aparisi Caudeli, J. A., Giner Fillol, A., & Ripoll Feliu, V. (2008). Análisis y desarrollo del proceso de planificación estratégica del sistema portuario español. *Contabilidad y Negocios*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/2816/281621751006.pdf>
- Arzate, E., Ortega, C., González, E., Gómez, G., Báes, Y., Rangel, S., & Ovin, R. (mayo de 2012). *Descripción Física de los Puertos*. Obtenido de <http://ingcivilpuertos.blogspot.com/2012/05/descripcion-fisica-de-los-puertos.html>
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (s.f.). *Ubicación Geográfica*. Obtenido de Autoridad Portuaria de Guayaquil: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/ubicacion-geografica/#:~:text=El%20Puerto%20Mar%C3%ADtimo%20de%20Guayaquil,extremos%20occidentales%20del%20continente%20americano.>
- Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. (2023). *Reseña histórica*. Obtenido de Autoridad Portuaria Puerto Bolívar: <https://www.puertobolivar.gob.ec/resena-historica/>
- Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. (s.f.). *Ubicación Geográfica*. Obtenido de <https://www.puertobolivar.gob.ec/ubicacion/>
- Avellán Williams, P. E., & Barrera Gonzaga, S. E. (2017). *ANÁLISIS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR ECUATORIANO*. Universidad de Guayaquil. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/47795>
- Benavides, C., Reinoso, M., & Eliecer, E. (2017). La influencia de los productos petroleros y no petroleros en la balanza comercial. *Revista Publicando*. Obtenido de <https://revistapublicando.org/revista/index.php/crv/article/view/853>
- Bobadilla Falla, J. D., & Venegas Camargo, A. (2018). LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS DENTRO DE LA ECONOMÍA EN COLOMBIA Y SUS PAISES

- FRONTERIZOS. *Dialnet*. Obtenido de  
file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-  
LaImportanciaDeLosPuertosDentroDeLaEconomiaEnColom-9020377.pdf
- Castro Castell, O., Soler Niño, E. D., Umaña Castellanos, R. S., & Yepes Lugo, C. (2015). Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015. *Universidad y empresa*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1872/187247578005.pdf>
- CEDEÑO FARÍAS, V. S., & PEÑAFIEL RIVAS, K. S. (2014). *ESTUDIO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS TECNOLÓGICAS Y SU REPERCUSIÓN EN LA OPTIMIZACIÓN DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS EN PUERTO BOLÍVAR, PROVINCIA DE EL ORO*. UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO. Obtenido de  
<http://repositorio.sangregorio.edu.ec/bitstream/123456789/977/1/ComExt-T1317.pdf>
- Chen, L., Xu, X., Zhang, P., & Zhang, X. (2018). Analysis on Port and Maritime Transport System Researches. *Hindawi*. Recuperado el 2023, de  
<https://www.hindawi.com/journals/jat/2018/6471625/>
- Chiquito Solis, J. L., & Velez Medina, N. E. (2015). *ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS DEL ECUADOR Y SU APLICACIÓN EN LOS PUERTOS ECUATORIANOS*. UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL. Obtenido de <https://1library.co/document/zkw81eez-analisis-cumplimiento-normativa-operaciones-portuarias-ecuador-aplicacion-ecuatorianos.html>
- Contecon Guayaquil S.A. an ictsi group company. (2024). *Contecon Guayaquil S.A.*. Obtenido de <https://www.cgsa.com.ec/nuestro-puerto/>
- Contreras, E. (2013). El concepto de estrategia como fundamento de la planeación estratégica. *Revista Científica Pensamiento y Gestión*. doi:1657-6276
- Delfín Ortega, O. V., & Navarro Chávez, J. C. (2015). Productividad total de los factores en las terminales de contenedores en los puertos de México: una medición a través del índice Malmquist. *Science Direct* . doi:10.1016
- Díaz Lucero, S., Guerrero Pérez, S., Vega Sampayo, Y., & Olivero Vega, E. (2018). Estrategias para mejorar la infraestructura del puerto de Barranquilla. *Liderazgo*

- Estratégico*. Obtenido de  
[file:///C:/Users/usuario/Downloads/emelamed,+7.+Art%C3%ADculo\\_Enohemit.pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/emelamed,+7.+Art%C3%ADculo_Enohemit.pdf)
- Díaz, J., & Ronald, M. (2022). Crisis Internacional de Contenedores en las Exportaciones de Banano desde Ecuador. *Sistema de Información Científica Redalyc*. doi:10.29019
- Domínguez, J., Vega, A., Garzón, V., & Quezada, J. (2021). Impacto ocasionado por las exportaciones e importaciones entre Ecuador y la Unión Europea, mediante el acuerdo comercial multipartes, periodo 2010-2019. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*. Obtenido de  
<https://remca.umet.edu.ec/index.php/REMCA/article/view/353>
- Ecuador. (2021). Obtenido de Data Commons-Place Explorer:  
[https://datacommons.org/place/country/ECU?utm\\_medium=explore&mprop=country&popt=Person&hl=es](https://datacommons.org/place/country/ECU?utm_medium=explore&mprop=country&popt=Person&hl=es)
- Elizagárate Gutiérrez, J. C., Arbulo López, P. R., & Basurto Uruga, P. D. (2006). Nuevas estrategias para la competitividad en la gestión de las cadenas intermodales de transporte entre España y Europa. *Ekonomiaz*. Obtenido de  
<file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-NuevasEstrategiasParaLaCompetitividadEnLaGestionDe-2326326.pdf>
- Gesé Bordils, M., González-Cancelas, N., & Molina Serrano, B. (2021). Indicadores clave de rendimiento en terminales de contenedores y su relación con la sostenibilidad ambiental. Aplicación al sistema portuario español. *Ingeniare*. doi:10.4067
- Gomez, A., & Zoraida, R. (2016). Causalidad entre las importaciones y el crecimiento económico: evidencia empírica para el departamento del Cauca. *Revista Facultad de Ciencias Económicas*. doi:10.18359
- González Laxe, F., Freire Seoane, M., & País Montes, C. (2012). Maritime degree, centrality and vulnerability: port hierarchies and emerging areas in containerized transport (2008–2010). *Science Direct -Journal of Transport Geography*. doi:10.1016
- González, A. (2019). *Análisis de la balanza comercial de Colombia-Estados Unidos desde la aplicación del tratado de libre comercio: maíz, durazno, manzana,*

- aceite de oliva y aceite de maíz*. Fundación Universidad de América, Bogotá.  
Obtenido de  
<https://repository.uamerica.edu.co/bitstream/20.500.11839/7231/1/393433-2019-I-NIIE.pdf>
- González, E. (2018). *Estudio del sistema portuario y del sector pesquero en Ecuador. Propuesta de ordenamiento del Puerto de Manta (Provincia de Manabí)*. Valencia. Obtenido de  
<https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/107604/MEMORIA%2001.pdf;jsessionid=F360D650032E447C3A5B64B9F65E2A8B?sequence=1>
- Guerrero Molina, M. I., & Vásquez Suárez, Y. A. (2020). Características de la logística y la infraestructura de Puerto Antioquia en las exportaciones antioqueñas. *Economía y Finanzas*. Obtenido de  
<https://www.redalyc.org/journal/5518/551868969007/551868969007.pdf>
- Hernández, A., Arguelles, V., & Palacios, R. (2021). Métodos empíricos de la investigación. *Ciencia huasteca boletín científico de la escuela superior de huejutla*. doi:10.29057
- Historia del Puerto*. (s.f.). Obtenido de Autoridad Portuaria de Guayaquil:  
<http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/historia-del-puerto/>
- Huamán Sialer, M. A., & Sifuentes Minaya, H. C. (2019). AUTONOMÍA DEL DERECHO ADUANERO. *Revista Lex de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Alas Peruanas*. doi:10.21503
- Jofré, C., Muñoz, F., Atencio, E., & Herrera, R. (2021). Implementation of Facility Management for Port Infrastructure through the Use of UAVs, Photogrammetry and BIM. *MDPI*. doi:10.3390
- Leiva, D. (2018). *Análisis de los aspectos operacionales, legales, marítimos y tecnológicos que tiene el Puerto de Guayaquil Simón Bolívar a través de un Benchmarking con los principales Puertos de Colombia, Perú, Chile y Argentina*. Repositorio Digital de la Universidad de Especialidades Espíritu Santo UEES. Obtenido de  
<http://repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/2453/1/LEIVA%20GALARZA%20DAVID%20VINICIO%20-%20AVANCES%20Y%20LIMITACIONES%20DE%20LAS%20OPERACIONES>

NES% 20EN% 20EL% 20PUERTO% 20MAR% c3% 8dTIMO% 20DE% 20GUAY  
AQUIL% 20LIBERTADOR% 20SIM% c3% 93N% 20BOL% c3% 8dVAR% 2c% 20  
EN% 20EL

León Sáenz, J. (2009). LOS ASTILLEROS Y LA INDUSTRIA MARITIMA EN EL  
PACIFICO AMERICANO: SIGLOS XVI A XIX. *Diálogos Revista Electrónica  
de Historia*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/439/43913137003.pdf>

*Los puertos del Ecuador se proyectan a gran escala*. (s.f.). Obtenido de Ministerio de  
Transporte y Obras Públicas: <https://www.obraspublicas.gob.ec/los-puertos-del-ecuador-se-proyectan-a-gran-escala/>

Martínez, J. (2023). Legado y trascendencia de las ideas evolutivas de Charles Darwin.  
*Investigación y Ciencia*. Obtenido de  
<https://www.redalyc.org/pdf/674/67412188005.pdf>

Martínez, K. (2014). *Todo Comercio Exterior*. Obtenido de  
[https://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/historia-de-la-  
implementaci-n-del-ecuapass?overrideMobileRedirect=1](https://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/historia-de-la-implementaci-n-del-ecuapass?overrideMobileRedirect=1)

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (01 de abril de 2022). *Puertos del Guayas  
apuestan a la Zona Especial de Desarrollo Económico*. Obtenido de Ministerio  
de Transporte y Obras Públicas: [https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-del-  
guayas-apuestan-a-la-zona-especial-de-desarrollo-economico/](https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-del-guayas-apuestan-a-la-zona-especial-de-desarrollo-economico/)

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (s.f.). *Se firmó concesión para ampliar y  
modernizar Terminal Portuaria de Puerto Bolívar*. Recuperado el 2023, de  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas:  
[https://www.obraspublicas.gob.ec/se-firmo-concesion-para-ampliar-y-  
modernizar-terminal-portuaria-de-puerto-bolivar/](https://www.obraspublicas.gob.ec/se-firmo-concesion-para-ampliar-y-modernizar-terminal-portuaria-de-puerto-bolivar/)

Munguía Vázquez, G., Quiroz Cuenca, S., & Rodríguez Licea, G. (2013). Inversión en  
infraestructura marítima portuaria. Análisis comparativo Manzanillo-Shanghái,  
1980-2010. *Análisis Económico*. Obtenido de  
<https://www.redalyc.org/pdf/413/41329570013.pdf>

Oliva Luis, C. (2017). *¿Es rentable el modelo actual de los puertos?* Obtenido de  
[https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/5919/%C2%BFEs%20rentable%20  
el%20modelo%20actual%20de%20los%20puertos.pdf?sequence=1](https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/5919/%C2%BFEs%20rentable%20el%20modelo%20actual%20de%20los%20puertos.pdf?sequence=1)

- Organizacion Mundial del Comercio. (2023). *World Trade Organization*. Recuperado el 2023, de Transporte marítimo:  
[https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/serv\\_s/transport\\_s/transport\\_maritime\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_maritime_s.htm)
- Ortiz Abrego, J. A. (2014). EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL COMERCIO. *Dialnet*. Obtenido de  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9164520#:~:text=El%20transporte%20mar%C3%ADtimo%20es%20un,m%C3%A1s%20utilizados%20en%20la%20actualidad.>
- Poter, M. (2008). *Técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia*. México: Grupo Editorial Patria. Obtenido de  
[https://www.academia.edu/24621661/ESTRATEGIA\\_COMPETITIVA\\_T%C3%A9nicas\\_para\\_el\\_an%C3%A1lisis\\_de\\_los\\_sectores\\_y\\_de\\_la\\_competencia](https://www.academia.edu/24621661/ESTRATEGIA_COMPETITIVA_T%C3%A9nicas_para_el_an%C3%A1lisis_de_los_sectores_y_de_la_competencia)
- Quintero Ramos, M., Almanza Vides, K., & Pimienta Gómez, S. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista de Ciencias Sociales ISSN: 1315-9518*. Obtenido de file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-EstrategiasParaPotenciarLaCompetitividadInternacio-8090619%20(1).pdf
- Quiroz, E., & Rivera, S. (2021). *Análisis comparativo de los servicios portuarios entre el Puerto de Posorja y Yilport Puerto Bolívar durante el periodo 2020*. Universidad Técnica de Machala, Machala. Obtenido de  
<http://repositorio.utmachala.edu.ec/handle/48000/19140>
- RAE: ASALE. (2023). *Evolución*. Obtenido de Diccionario de la lengua española:  
<https://dle.rae.es/evoluci%C3%B3n>
- Ramirez, M. (2015). *Tendencias de innovación en la ingeniería de alimentos*. México: OmniaScience. Obtenido de  
[https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=LBpOCwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA2&dq=Tendencias+de+innovaci%C3%B3n+en+la+ingenier%C3%ADa+de+alimentos&ots=cU04MXxbOh&sig=\\_qjln7KYVQwgMAG8a2NQk-1zOPU#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=LBpOCwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA2&dq=Tendencias+de+innovaci%C3%B3n+en+la+ingenier%C3%ADa+de+alimentos&ots=cU04MXxbOh&sig=_qjln7KYVQwgMAG8a2NQk-1zOPU#v=onepage&q&f=false)
- Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española. (2023). *Diccionario de la Lengua Española*. Obtenido de <https://dle.rae.es/puerto>

- RODRIGUEZ PLATA, L. (2021). *ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO CONTECON EN SUS ASPECTOS LOGÍSTICOS Y ADUANEROS EN EL AÑO 2021*. UNIVERSIDAD TECNICA DE MACHALA. Obtenido de [https://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/19136/1/Trabajo\\_Titulacion\\_313.pdf](https://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/19136/1/Trabajo_Titulacion_313.pdf)
- Sánchez Bravo, M. (2006). *Historia Marítima del Ecuador* (INHIMA 2006 ed.). Obtenido de <https://biblioteca.armada.mil.ec/omeka/files/original/64155d76991b187584b8e15fb3f00234.PDF>
- Sánchez Granda, A. E. (2014). *Análisis de la Influencia Económica del Puerto Marítimo de*. UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/2020/1/T-UCSG-PRE-ECO-GES-68.pdf>
- Sarabia, D., Palau, C., Esteve, M., & Boronat, F. (2020). Espacio de datos portuarios para mejorar las operaciones logísticas marítimas. *Web de la Ciencia*. doi:10.1109
- Serrano Martínez, J. M. (2000). Evolución del tráfico marítimo de mercancías y red básica de puertos en España durante los últimos. *Papeles de Geografía*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/407/40703211.pdf>
- SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR. (2015). Obtenido de [https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/k\\_ago\\_2015\\_PlanEstrategico.pdf](https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/k_ago_2015_PlanEstrategico.pdf)
- Silva Domingo, L., & Pontet Ubal, N. (2009). Modelo integrador de estrategias competitivas: aplicación al sector portuario. *Innovar* . Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/818/81819024005.pdf>
- Tamayo Saborit, M. M. (2021). Fundamentación de proyectos de inversión en puertos que contabilizan gastos por estadía. *Revista Universidad y Sociedad ISSN 330-339*. Obtenido de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2218-36202021000200330](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202021000200330)
- Valenzuela Jiménez, L. F., Giner Fillol, A., & Ripoll Feliu, V. (2019). Una propuesta metodológica para la gestión integral de los puertos marítimos. *Criterio Libre*.

- Obtenido de file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-UnaPropuestaMetodologicaParaLaGestionIntegralDeLos-7188662.pdf
- Vallejo Luna, A. P., López Jara, A. A., & Cárdenas Muñoz, J. V. (2020). Gestión administrativa de las operaciones marítimas. *Dialnet*. doi:10.35381
- Vargas, E. (2012). Tiempo y evolución. *Atenea*. doi:10.4067
- Vélez Altamirano, D. L. (2021). Las políticas nacionales oceánicas y costeras en la gobernabilidad marítima de Ecuador. *Estado & comunes: Revista de políticas y problemas públicos*. doi:10.37228
- Yen, B., Huang, M. J., Lai, H. J., Cho, H. H., & Huang, Y. L. (2023). How smart port design influences port efficiency – A DEA-Tobit approach. *Research in Transportation Business & Management*. doi:10.1016
- YILPORT HOLDING . (2017). *PUERTO BOLÍVAR, ECUADOR*. Obtenido de <https://www.yilport.com/es/puertos/default/Puerto-Bol%C3%ADvar-Ecuador-Terminales-en-Am%C3%A9rica-Latina/719/0/0>

# ANEXOS

## Anexo 1 Datos Estadísticos Puerto Bolívar 2020



### AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR ESTADÍSTICAS OPERACIONALES AÑO 2020

BUQUES ARRIBADOS A ESTE PUERTO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
DE TRAFICO INTERNACIONAL	42	34	40	39	36	35	34	34	35	37	36	38	440
BUQUES TANQUEROS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>UTILIZACION DE MUELLES</b>													
PERMANENCIA DE HORAS EN PUERTO (DESDE BOYAMAR)	2.262	2.143	2.026	1.697	1.493	1.537	1.153	1.501	1.465	1.773	1.800	2.318	21.167
PROMEDIO PERMANENCIA (HORAS X BUQUE)	54	63	51	44	41	44	34	44	42	48	50	61	48
PERMANENCIA HORAS EN PUERTO	2.216	2.109	1.987	1.655	1.458	1.503	1.121	1.468	1.436	1.739	1.768	1.715	20.176
PROMEDIO PERMANENCIA (HORAS BUQUE)	53	62	50	42	41	43	33	43	41	47	49	45	46
PERMANENCIA DE HORAS EN MUELLE	2.135	1.972	1.861	1.589	1.362	1.447	1.010	1.411	1.379	1.569	1.643	1.933	19.311
PROMEDIO DE PERMANENCIA (HORAS BUQUE)	51	58	47	41	38	41	30	42	39	42	46	51	44
TIEMPO DE HORAS OPERATIVAS EN MUELLE	1.109	882	1.065	837	796	867	595	810	777	797	917	1.038	10.489
PROMEDIO DE TIEMPO EN FONDEADERO (HORAS POR BUQUE)	0												0
<b>TOTAL DE ESLORA ATENDIDAS</b>	<b>8.639</b>	<b>7.058</b>	<b>8.560</b>	<b>8.191</b>	<b>7.934</b>	<b>7.513</b>	<b>7.766</b>	<b>7.450</b>	<b>7.186</b>	<b>7.186</b>	<b>7.650</b>	<b>7.762</b>	<b>92.895</b>
<b>MOVIMIENTOS DE CARGA</b>													
EXPORTACION - CAJAS DE BANANO GENERAL	3.817.440	3.376.279	3.161.849	3.295.727	2.419.138	3.008.988	2.048.070	2.734.308	2.449.562	2.498.070	2.704.509	3.361.811	34.875.751,00
EXPORTACION - CAJAS DE BANANO EN CONTENEDORES	5.192.421	3.836.071	5.564.810	4.774.960	5.260.692	3.892.106	3.179.749	4.211.951	3.495.120	3.366.442	3.316.100	4.036.550	50.126.972,00
<b>TOTAL DE CAJAS DE BANANO</b>	<b>9.009.861,00</b>	<b>7.212.350,00</b>	<b>8.726.659,00</b>	<b>8.070.687,00</b>	<b>7.679.830,00</b>	<b>6.901.094,00</b>	<b>5.227.819,00</b>	<b>6.946.259,00</b>	<b>5.944.682,00</b>	<b>5.864.512,00</b>	<b>6.020.609,00</b>	<b>7.398.361,00</b>	<b>85.002.723,00</b>
EXPORTACION - EN CAJAS/BANANO TONS. MTS.	78.638,73	69.264,42	64.970,30	67.109,46	49.320,39	61.529,14	41.817,82	55.853,22	49.687,00	50.899,31	55.391	68.524	712.995,40
EXPORTACION - EN CAJAS/BANANO GRANEL TONS. MTS.													0,00
EXPORTACION - BANANO TONS. MTS. CONTENERIZADA	104.921,72	77.438,01	102.343,86	94.889,32	103.827,36	78.190,31	62.885,13	83.345,81	68.839,69	65.923,90	65.950,91	80.172,63	988.728,64
<b>TOTAL EN TONS. MTS. DE BANANO</b>	<b>183.560,45</b>	<b>146.702,43</b>	<b>167.314,16</b>	<b>161.998,78</b>	<b>153.147,75</b>	<b>139.719,45</b>	<b>104.702,94</b>	<b>139.199,02</b>	<b>118.526,69</b>	<b>116.813,21</b>	<b>121.342,21</b>	<b>148.696,94</b>	<b>1.701.724,04</b>
EXPORTACIONES VARIAS - TONS. MTS. (CARGA GENERAL)	0,00	0,00	36.115,77	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	32.163,24	54.115,37	0,00	122.395,16
EXPORTACIONES VARIAS TONS. MTS. (CONTENERIZADA)	2.106,16	3.411,44	2.778,21	2.874,11	1.106	1.341	1.829	1.728,61	1.256,12	1.993,16	2.935,62	2.342,32	25.701,41
<b>TOTAL EN TONS. MTS. DE EXPORTACIONES VARIAS</b>	<b>2.106,16</b>	<b>3.411,44</b>	<b>38.893,98</b>	<b>2.874,11</b>	<b>1.106,47</b>	<b>1.341,35</b>	<b>1.829,54</b>	<b>1.728,61</b>	<b>1.256,12</b>	<b>34.156,40</b>	<b>57.050,99</b>	<b>2.342,32</b>	<b>148.096,58</b>
<b>TOTAL GENERAL DE EXPORTACIONES EN TONS. MTS.</b>	<b>185.666,69</b>	<b>150.113,87</b>	<b>206.208,14</b>	<b>164.872,88</b>	<b>154.254,23</b>	<b>141.060,80</b>	<b>106.532,49</b>	<b>140.927,63</b>	<b>119.782,81</b>	<b>150.969,61</b>	<b>178.393,20</b>	<b>151.039,26</b>	<b>1.849.820,62</b>
IMPORTACIONES VARIAS - TONS. MTS. (CARGA GENERAL)	1,94	3,07	38,24	45,67	4,70	0,00	0,00	7,42	26,60	1,48	28.733,56	22,35	28.885,02
IMPORTACION VARIAS TONS. MTS. (CONTENERIZADA)	4.663,03	6.686,72	8.490,64	6.256,78	8.092,59	7.654,34	16.202,71	9.082,67	6.346,13	3.161,31	6.496,62	6.728,65	89.862,18
<b>TOTAL DE IMPORTACIONES EN TONS. MTS.</b>	<b>4.664,96</b>	<b>6.689,79</b>	<b>8.528,88</b>	<b>6.302,45</b>	<b>8.097,29</b>	<b>7.654,34</b>	<b>16.202,71</b>	<b>9.090,08</b>	<b>6.372,74</b>	<b>3.162,79</b>	<b>35.230,19</b>	<b>6.751,00</b>	<b>118.747,20</b>
<b>TOTAL DE CARGA GENERAL TONS. MTS.</b>	<b>190.330,65</b>	<b>156.803,66</b>	<b>214.737,02</b>	<b>171.175,33</b>	<b>162.351,51</b>	<b>148.715,13</b>	<b>122.735,20</b>	<b>150.017,71</b>	<b>126.155,54</b>	<b>154.132,41</b>	<b>213.623,39</b>	<b>157.790,25</b>	<b>1.968.567,82</b>
<b>MOVIMIENTO DE CONTENEDORES</b>													
DESEMBARCADOS VACIOS 20' VACIOS	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
DESEMBARCADOS VACIOS 40' VACIOS	6.110	3.654	3.496	4.494	4.431	3.750	3.188	3.549	4.177	2.693	3.003	6.762	49.307
DESEMBARCADOS LLENOS 20' LLENOS	0	0	0	0	0	0	1	7	0	2	0	1	11
DESEMBARCADOS LLENOS 40' LLENOS	199	216	365	255	331	319	658	368	264	127	266	274	3.642
EMBARCADOS VACIOS 20' VACIOS	5	0	0	1	3	0	0	1	0	1	1	12	24
EMBARCADOS VACIOS 40' VACIOS	395	391	446	319	575	651	438	771	719	263	433	364	5.765
EMBARCADOS LLENOS 20' LLENOS	43	62	48	72	40	63	54	79	46	58	59	51	675
EMBARCADOS LLENOS 40' LLENOS	4.731	3.472	4.622	4.259	4.636	3.556	2.866	3.715	3.109	2.981	3.052	3.734	44.733
<b>TOTAL DE CONTENEDORES 20'</b>	<b>48</b>	<b>62</b>	<b>48</b>	<b>73</b>	<b>46</b>	<b>63</b>	<b>55</b>	<b>87</b>	<b>46</b>	<b>61</b>	<b>60</b>	<b>64</b>	<b>713</b>
<b>TOTAL DE CONTENEDORES 40'</b>	<b>11.435</b>	<b>7.733</b>	<b>8.929</b>	<b>9.327</b>	<b>9.973</b>	<b>8.276</b>	<b>7.150</b>	<b>8.403</b>	<b>8.269</b>	<b>6.064</b>	<b>6.754</b>	<b>11.134</b>	<b>103.447</b>
<b>TOTAL DE CONTENEDORES (TEU'S)</b>	<b>22.818</b>	<b>15.528</b>	<b>17.906</b>	<b>18.727</b>	<b>19.992</b>	<b>16.615</b>	<b>14.355</b>	<b>16.893</b>	<b>16.584</b>	<b>12.189</b>	<b>13.568</b>	<b>22.332</b>	<b>207.607</b>
<b>CONTENEDORES LLENOS EN TRANSBORDO</b>													
CONTENEDORES LLENOS 20'	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CONTENEDORES LLENOS 40'	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TONS. MTS. DE CONTENEDORES LLENOS</b>	<b>0</b>												
<b>MERCADERIA GENERAL EN TRANSBORDO</b>													
<b>TOTAL TONS. MTS. DE CARGA EN TRANSBORDO</b>	<b>0</b>												

## Anexo 2 Datos Estadísticos Puerto Libertador Simón Bolívar 2020

**Tonelaje de Carga por Tipo de Carga (Acumulado Enero-Diciembre 2020)**

Tipo de Carga	Importación	Exportación	Total
1 CARGA GENERAL	496.669,99	369.029,54	865.699,53
2 CARGA GRANELES SOLIDOS	2.176.130,95	138.262,38	2.314.393,33
4 CARGA CONTENERIZADA	1.663.703,51	3.580.077,46	5.243.780,97
<b>TOTAL</b>	<b>4.336.504,45</b>	<b>4.087.369,38</b>	<b>8.423.873,83</b>



## Anexo 3 Datos estadísticos Puerto Bolívar 2021



**AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR  
ESTADISTICAS OPERACIONALES  
AÑO 2021**

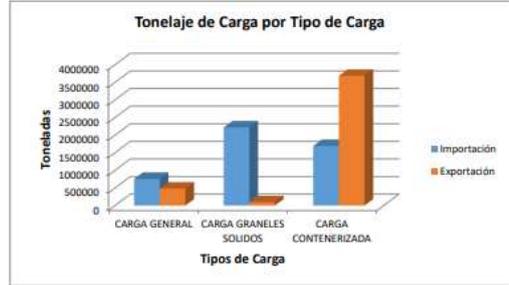
BUQUES ARRIBADOS A ESTE PUERTO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICEMBRE	TOTAL
DE TRAFICO INTERNACIONAL	34	34	31	34	30	35	32	34	29	34	37	36	400
BUQUES TANQUEROS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>UTILIZACION DE MUELLES</b>													
PERMANENCIA DE HORAS EN PUERTO (DESDE BOYAMAR)	2.126	1.960	1.674	1.831	1.423	1.666	1.202	1.457	1.219	2.260	1.867	1.483	20.169
PROMEDIO PERMANENCIA (HORAS X BUQUE)	63	58	54	54	47	48	38	43	42	66	50	41	50
PERMANENCIA HORAS EN PUERTO	2.093	1.922	1.644	1.794	1.391	1.631	1.170	1.423	1.117	2.225	1.831	1.444	19.684
PROMEDIO PERMANENCIA (HORAS BUQUE)	62	57	53	53	46	47	37	42	39	65	49	40	46
PERMANENCIA DE HORAS EN MUELLE	2.009	1.481	1.586	1.759	1.339	1.516	1.118	1.367	1.072	1.421	1.715	1.415	17.797
PROMEDIO DE PERMANENCIA (HORAS BUQUE)	59	44	51	52	45	43	35	40	37	42	46	39	44
TIEMPO DE HORAS OPERATIVAS EN MUELLE	1.083	850	1.773	798	832	867	893	1.026	975	1.313	1.449	9	11.859
PROMEDIO DE TIEMPO OPERATIVO (HORAS POR BUQUE)	32	25	57	23	28	25	28	30	34	39	39	9	30
<b>TOTAL DE ESIORA ATENDIDAS</b>	<b>7.216</b>	<b>7.058</b>	<b>6.365</b>	<b>7.264</b>	<b>6.840</b>	<b>7.599</b>	<b>7.653</b>	<b>7.142</b>	<b>6.084</b>	<b>6.829</b>	<b>7.117</b>	<b>7.439</b>	<b>83.916</b>
<b>MOVIMIENTOS DE CARGA</b>													
EXPORTACION - CAJAS DE BANANO GENERAL	3.106.309	2.654.490	3.117.362	3.361.390	2.273.255	2.793.262	1.992.257	2.820.539	2.574.842	3.115.487	3.515.128	2.814.069	34.096.360,00
EXPORTACION - CAJAS DE BANANO EN CONTENEDORES	5.579.732	5.078.949	4.407.305	4.236.561	4.241.289	3.915.942	3.077.481	3.196.607	3.140.996	3.743.852	2.941.407	4.473.964	47.543.955,06
<b>TOTAL DE CAJAS DE BANANO</b>	<b>8.686.041,00</b>	<b>7.733.338,00</b>	<b>7.524.667,00</b>	<b>7.697.941,00</b>	<b>6.514.535,00</b>	<b>6.398.804,00</b>	<b>5.029.738,00</b>	<b>5.927.136,00</b>	<b>5.715.838,00</b>	<b>6.859.339,00</b>	<b>6.456.535,00</b>	<b>7.288.033,00</b>	<b>81.741.945,00</b>
EXPORTACION - EN CAJAS/BANANO TONS. MTS.	63.431,73	54.099,72	63.866,77	68.024,95	46.357,53	57.109,89	40.141,89	57.745,64	52.775,98	64.288,22	72.633,01	60.869,26	701.344,59
EXPORTACION - EN CAJAS/BANANO GRANEL TONS. MTS.	111.485,12	101.478,47	87.737,36	85.367,09	83.937,08	69.722,30	61.049,32	61.742,46	61.493,97	74.607,70	59.401,36	91.084,70	949.106,92
EXPORTACION - BANANO TONS. MTS. CONTENERIZADA	174.916,05	155.578,19	151.604,13	153.392,04	139.294,61	126.832,18	101.191,22	119.488,10	114.289,95	138.895,92	132.034,37	151.953,96	1.650.451,51
EXPORTACIONES VARIAS - TONS. MTS. (CARGA GENERAL)	36.506,91	36.626,73	0,27	66.521,49	0,00	36.436,15	25.123,00	25.080,85	36.896,86	33.954,60	66.396,72	30.199,36	393.742,95
EXPORTACIONES VARIAS TONS. MTS. (CONTENERIZADA)	3.058,95	3.974,28	2.299,29	2.446,03	2.964,68	5.955,05	2.322	3.585,51	1.944,84	15.343,66	13.939,62	7.911,17	65.744,70
<b>TOTAL EN TONS. MTS. DE EXPORTACIONES VARIAS</b>	<b>39.565,86</b>	<b>40.601,01</b>	<b>2.299,56</b>	<b>68.967,52</b>	<b>2.964,68</b>	<b>42.391,20</b>	<b>27.444,63</b>	<b>28.666,37</b>	<b>38.841,70</b>	<b>49.298,26</b>	<b>80.336,34</b>	<b>38.110,53</b>	<b>459.487,65</b>
<b>TOTAL GENERAL DE EXPORTACIONES EN TONS. MTS.</b>	<b>214.482,71</b>	<b>196.179,19</b>	<b>153.903,68</b>	<b>222.359,56</b>	<b>133.259,29</b>	<b>169.223,39</b>	<b>128.635,84</b>	<b>148.154,47</b>	<b>153.111,65</b>	<b>188.194,18</b>	<b>212.370,71</b>	<b>190.064,50</b>	<b>2.109.939,17</b>
IMPORTACIONES VARIAS - TONS. MTS. (CARGA GENERAL)	29,50	411,53	3.500,44	74,19	3.545,73	65,99	2.504,00	4.548,80	208,28	6.219,92	1.370,64	7.434,52	29.913,54
IMPORTACION VARIAS TONS. MTS. (CONTENERIZADA)	7.909,02	6.791,22	9.810,81	6.949,51	4.673,60	11.113,78	6.080,72	11.766,84	5.467,71	10.468,03	8.035,35	9.083,81	100.150,40
<b>TOTAL DE IMPORTACIONES EN TONS. MTS.</b>	<b>7.938,52</b>	<b>7.202,75</b>	<b>13.311,25</b>	<b>8.023,70</b>	<b>8.219,33</b>	<b>11.179,77</b>	<b>8.584,72</b>	<b>16.315,64</b>	<b>5.675,99</b>	<b>16.687,95</b>	<b>9.405,99</b>	<b>16.518,33</b>	<b>130.063,94</b>
<b>TOTAL DE CARGA GENERAL TONS. MTS.</b>	<b>222.421,23</b>	<b>203.381,95</b>	<b>167.214,93</b>	<b>231.383,26</b>	<b>141.478,61</b>	<b>180.403,16</b>	<b>137.220,56</b>	<b>164.470,11</b>	<b>158.787,64</b>	<b>204.882,13</b>	<b>221.776,70</b>	<b>206.582,82</b>	<b>2.240.003,11</b>
<b>MOVIMIENTO DE CONTENEDORES</b>													
DESEMBARCADOS VACIOS 20'	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	84	0	85
DESEMBARCADOS VACIOS 40'	4.625	5.209	3.758	3.572	3.088	3.884	2.898	3.255	2.773	3.285	3.263	3.613	43.223
DESEMBARCADOS LLENOS 20'	8	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	16
DESEMBARCADOS LLENOS 40'	325	272	0	364	195	475	254	495	229	453	348	401	3.811
EMBARCADOS VACIOS 20'	0	6	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	11
EMBARCADOS VACIOS 40'	463	298	427	523	252	288	180	234	227	413	486	276	4.067
EMBARCADOS LLENOS 20'	51	97	63	91	87	76	56	47	10	10	7	12	607
EMBARCADOS LLENOS 40'	5.138	4.962	3.969	3.804	3.751	3.333	3.048	3.063	2.782	3.946	3.203	4.354	44.963
<b>TOTAL DE CONTENEDORES 20'</b>	<b>59</b>	<b>106</b>	<b>63</b>	<b>95</b>	<b>87</b>	<b>76</b>	<b>56</b>	<b>47</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>95</b>	<b>15</b>	<b>719</b>
<b>TOTAL DE CONTENEDORES 40'</b>	<b>16.551</b>	<b>10.341</b>	<b>8.144</b>	<b>8.263</b>	<b>7.286</b>	<b>7.980</b>	<b>6.380</b>	<b>7.067</b>	<b>6.011</b>	<b>8.097</b>	<b>7.300</b>	<b>8.644</b>	<b>96.064</b>
<b>TOTAL DE CONTENEDORES ( TEU'S )</b>	<b>21.161</b>	<b>20.788</b>	<b>16.351</b>	<b>16.621</b>	<b>14.659</b>	<b>16.036</b>	<b>12.816</b>	<b>14.181</b>	<b>12.032</b>	<b>16.204</b>	<b>14.695</b>	<b>17.303</b>	<b>192.847</b>
<b>CONTENEDORES LLENOS EN TRANSBORDO</b>													
CONTENEDORES LLENOS 20'	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CONTENEDORES LLENOS 40'	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TONS. MTS. DE CONTENEDORES LLENOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>MERCADERIA GENERAL EN TRANSBORDO</b>													
TOTAL TONS. MTS. DE CARGA EN TRANSBORDO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Téc. Mario Fernando Batallas Valarezo  
Apoyo Gestión de Seguridad Integral

## Anexo 4 Estadísticos Puerto Libertador Simón Bolívar 2021

Tonelaje de Carga por Tipo de Carga (Acumulado Enero-Diciembre 2021)

Tipo de Carga	Importación	Exportación	Total
1 CARGA GENERAL	758.006,98	481.623,58	1.239.630,56
2 CARGA GRANELES SOLIDOS	2.218.547,95	94.869,55	2.313.417,50
4 CARGA CONTENERIZADA	1.692.672,35	3.683.871,49	5.376.543,84
<b>TOTAL</b>	<b>4.669.227,28</b>	<b>4.260.364,62</b>	<b>8.929.591,90</b>



## Anexo 5 Datos estadísticos Puerto Bolívar 2022



### AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR ESTADISTICAS OPERACIONALES AÑO 2022

BUQUES ARRIBADOS A ESTE PUERTO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
DE TRAFICO INTERNACIONAL	40	33	35	36	29	30	28	31	30	33	29	33	387
BUQUES TANQUEROS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>UTILIZACION DE MUELLES</b>													
PERMANENCIA DE HORAS EN PUERTO (DESDE BOYAMAR)	2.061	1.272	1.460	1.519	1.436	1.209	1.109	1.979	1.086	1.671	1.271	1.180	17.233
PROMEDIO PERMANENCIA (HORAS X BUQUE)	52	39	42	42	49	40	40	64	36	51	44	35	45
PERMANENCIA DE HORAS EN PUERTO	2.023	1.239	1.425	1.481	1.385	1.165	1.071	1.939	1.057	1.630	1.243	1.127	16.786
PROMEDIO PERMANENCIA (HORAS BUQUE)	51	38	41	41	48	39	38	63	35	49	43	34	43
PERMANENCIA DE HORAS EN MUELLE	1.945	1.229	1.369	1.415	1.334	1.118	1.028	1.888	1.008	1.582	1.352	1.059	16.330
PROMEDIO DE PERMANENCIA (HORAS BUQUE)	49	37	39	39	46	37	37	61	34	48	47	32	42
TIEMPO DE HORAS OPERATIVAS EN MUELLE	1.498	1.007	1.221	1.225	1.241	1.041	972	1.735	955	1.546	1.300	1.008	14.749
PROMEDIO DE TIEMPO OPERATIVO (HORAS POR BUQUE)	37	31	35	34	43	35	35	56	32	47	45	31	38
<b>TOTAL DE ESLORA ATENDIDAS</b>	<b>7.604</b>	<b>6.799</b>	<b>7.069</b>	<b>7.222</b>	<b>5.845</b>	<b>6.211</b>	<b>5.812</b>	<b>8.111</b>	<b>6.161</b>	<b>6.161</b>	<b>5.781</b>	<b>6.756</b>	<b>77.513</b>
<b>MOVIMIENTOS DE CARGA</b>													
EXPORTACION - CAJAS DE BANANO GENERAL	3.192.806	2.346.266	2.966.118	2.896.382	2.672.793	1.802.390	2.178.382	2.846.389	2.418.461	2.959.076	2.451.940	2.303.829	31.037.932,00
EXPORTACION - CAJAS DE BANANO EN CONTENEDORES	5.574.894	5.472.637	4.236.507	3.653.403	3.652.503	3.601.724	3.664.148	3.496.410	3.281.529	2.517.000	2.478.950	3.824.582	40.665.191,00
<b>TOTAL DE CAJAS DE BANANO</b>	<b>8.768.610,00</b>	<b>7.818.997,00</b>	<b>7.204.625,00</b>	<b>6.749.815,00</b>	<b>6.325.296,00</b>	<b>5.404.114,00</b>	<b>5.842.530,00</b>	<b>6.344.799,00</b>	<b>5.699.991,00</b>	<b>5.476.076,00</b>	<b>4.930.890,00</b>	<b>6.128.411,00</b>	<b>71.703.123,00</b>
EXPORTACION - EN CAJAS/BANANO TONS. MTS.	65.516,16	47.612,98	60.773,81	58.895,74	54.339,46	37.161,32	44.741,22	58.367,82	49.781,52	61.332,45	50.455,29	47.009,39	635.989,19
EXPORTACION - EN CAJAS/BANANO GRANEL TONS. MTS.	110.425,64	109.656,87	82.960,96	78.121,66	74.067,78	71.735,35	74.359,63	70.041,20	66.893,48	57.104,34	65.560,88	76.885,00	927.813,00
EXPORTACION - BANANO TONS. MTS. CONTENERIZADA	175.843,80	157.289,85	143.734,78	137.017,60	128.407,25	108.896,67	119.100,85	128.409,02	116.875,00	118.436,79	106.016,18	123.894,38	1.563.802,18
EXPORTACIONES VARIAS - TONS. MTS. (CARGA GENERAL)	66.610,45	36.420,58	29.907,02	74.705,77	36.189,80	66.165,92	0,00	66.378,06	66.358,89	36.197,82	30.874,01	60.320,11	570.107,42
EXPORTACIONES VARIAS TONS. MTS. (CONTENERIZADA)	3.483,86	3.358,02	2.932,57	2.837,64	2.572,88	1.538,58	2.052	2.297,00	1.899,66	7.180,61	7.249,72	5.358,17	42.768,58
<b>TOTAL EN TONS. MTS. DE EXPORTACIONES VARIAS</b>	<b>70.104,31</b>	<b>39.778,59</b>	<b>32.839,59</b>	<b>77.543,41</b>	<b>38.741,78</b>	<b>67.702,50</b>	<b>2.051,84</b>	<b>68.675,06</b>	<b>68.258,48</b>	<b>43.378,42</b>	<b>38.123,73</b>	<b>65.678,28</b>	<b>612.876,00</b>
<b>TOTAL GENERAL DE EXPORTACIONES EN TONS. MTS.</b>	<b>246.048,12</b>	<b>197.048,45</b>	<b>176.574,37</b>	<b>214.561,01</b>	<b>167.149,02</b>	<b>176.599,17</b>	<b>121.152,69</b>	<b>197.084,08</b>	<b>164.933,50</b>	<b>161.815,22</b>	<b>144.139,90</b>	<b>189.572,66</b>	<b>2.176.678,19</b>
IMPORTACIONES VARIAS - TONS. MTS. (CARGA GENERAL)	9.616,81	5.484,68	6.620,92	314,12	548,35	356,30	61,14	196,07	3.700,55	103,21	83,72	1.199,01	28.244,86
IMPORTACION VARIAS TONS. MTS. (CONTENERIZADA)	8.171,04	11.581,55	9.977,14	8.158,49	9.573,30	15.199,02	7.795,36	10.496,44	4.044,09	5.229,00	2.130,75	873,09	93.229,87
<b>TOTAL DE IMPORTACIONES EN TONS. MTS.</b>	<b>17.787,85</b>	<b>17.066,23</b>	<b>16.598,06</b>	<b>8.472,61</b>	<b>10.151,64</b>	<b>15.555,31</b>	<b>7.856,49</b>	<b>10.692,51</b>	<b>7.744,62</b>	<b>5.932,91</b>	<b>2.264,47</b>	<b>2.072,08</b>	<b>121.474,73</b>
<b>MOVIMIENTO DE CONTENEDORES</b>													
DESEMBARCADOS VACIOS 20'	0	0	0	24	23	20	0	42	0	10	12	12	143
40' VACIOS	3.820	5.205	3.681	2.967	2.805	3.200	3.262	3.220	3.691	2.272	2.332	4.693	41.168
DESEMBARCADOS LLENOS 20'	0	0	0	0	0	109	0	0	0	0	0	0	109
40' LLENOS	345	784	415	341	394	523	309	425	170	223	95	40	4.064
EMBARCADOS VACIOS 20'	0	0	0	2	11	0	0	0	0	0	0	0	13
40' VACIOS	462	462	463	494	418	637	474	409	314	275	449	238	5.595
EMBARCADOS LLENOS 20'	4	5	5	10	39	16	24	39	23	26	7	6	204
40' LLENOS	5.075	4.989	3.768	3.491	3.282	3.187	3.422	3.161	2.980	2.811	2.727	3.642	42.535
<b>TOTAL DE CONTENEDORES 20'</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>36</b>	<b>73</b>	<b>145</b>	<b>24</b>	<b>81</b>	<b>23</b>	<b>38</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>469</b>
<b>TOTAL DE CONTENEDORES 40'</b>	<b>9.702</b>	<b>11.448</b>	<b>8.327</b>	<b>7.313</b>	<b>6.899</b>	<b>7.547</b>	<b>7.467</b>	<b>7.215</b>	<b>7.155</b>	<b>5.581</b>	<b>5.803</b>	<b>8.613</b>	<b>92.862</b>
<b>TOTAL DE CONTENEDORES (TEU'S)</b>	<b>19.408</b>	<b>22.885</b>	<b>16.659</b>	<b>14.682</b>	<b>13.871</b>	<b>15.238</b>	<b>14.958</b>	<b>14.511</b>	<b>14.333</b>	<b>11.198</b>	<b>11.225</b>	<b>17.244</b>	<b>186.193</b>
<b>CONTENEDORES LLENOS EN TRANSBORDO</b>													
CONTENEDORES LLENOS 20'	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40'	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TONS. MTS. DE CONTENEDORES LLENOS</b>	<b>0</b>												
<b>MERCADERIA GENERAL EN TRANSBORDO</b>													
<b>TOTAL TONS. MTS. DE CARGA EN TRANSBORDO</b>	<b>0</b>												

## Anexo 6 Datos estadísticos Puerto Bolívar 2023



### AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR ESTADÍSTICAS OPERACIONALES AÑO 2023

INDICADORES A ESTE PUERTO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
DE TRAFICO OPERACIONAL	34	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	34
VALLES TRANSABLES	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
<b>OPERACIONES DE VEHICULOS</b>													
PERMANENCIA DE VEHICULOS EN PUERTO (EJEMPLO: MOTOCICLETA)	3425	1355	1381	1440	1340	1201	1271	1471	1371	1350	1331	1371	18724
PROMEDIO PERMANENCIA (HORAS Y MINUTOS)	90	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
PERMANENCIA ACUMULADA EN PUERTO	30855	8100	8280	8640	8040	7200	7620	8400	8220	8100	7980	8220	95040
PROMEDIO PERMANENCIA (HORAS Y MINUTOS)	89	61	60	62	60	60	60	57	60	60	60	60	60
PERMANENCIA DE VEHICULOS EN VUELTA	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	14688
PROMEDIO DE PERMANENCIA (HORAS Y MINUTOS)	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
TIEMPO DE VUELTA OPERATIVO EN VUELTA	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	1224	14688
PROMEDIO DE TIEMPO OPERATIVO (HORAS Y MINUTOS)	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
<b>TOTAL DE VEHICULOS ATENDIDOS</b>	<b>4649</b>	<b>1579</b>	<b>1585</b>	<b>1664</b>	<b>1564</b>	<b>1425</b>	<b>1495</b>	<b>1695</b>	<b>1595</b>	<b>1574</b>	<b>1555</b>	<b>1595</b>	<b>19212</b>
<b>MOMENTOS DE CARGA</b>													
EXPORTACION: CARGA DE BARRILES GENERAL	208014	140440	148077	158075	178778	180780	140217	149016	138444	139047	139161	139474	1723314
EXPORTACION: CARGA DE BARRILES EN CONTENEDORES	507	43227	44473	43327	43327	18649	49849	18749	13829	137919	188491	43949	433364
<b>TOTAL DE CARGA DE BARRILES</b>	<b>208521</b>	<b>140872</b>	<b>152550</b>	<b>162402</b>	<b>179627</b>	<b>182629</b>	<b>145166</b>	<b>167845</b>	<b>152273</b>	<b>153066</b>	<b>158000</b>	<b>143823</b>	<b>1766678</b>
EXPORTACION: OIL CARGABARRIL TONEL. MTS	427118	407118	423623	433623	453623	463623	473623	483623	493623	503623	513623	523623	533623
EXPORTACION: OIL CARGABARRIL OBRAS TONEL. MTS	141223	80718	82362	83362	84362	85362	86362	87362	88362	89362	90362	91362	92362
EXPORTACION: BARRIL TONEL. MTS. CONTENEDOR	152718	80718	82362	83362	84362	85362	86362	87362	88362	89362	90362	91362	92362
<b>TOTAL DE TONEL. MTS. DE BARRILES</b>	<b>720119</b>	<b>488114</b>	<b>504247</b>	<b>515347</b>	<b>526447</b>	<b>537547</b>	<b>548647</b>	<b>559747</b>	<b>570847</b>	<b>581947</b>	<b>593047</b>	<b>604147</b>	<b>615247</b>
EXPORTACIONES VARIAS: TONEL. MTS. CARGA GENERAL	382178	382178	482178	482178	582178	582178	682178	682178	782178	782178	882178	882178	982178
EXPORTACIONES VARIAS TONEL. MTS. CONTENEDOR	182178	182178	182178	182178	182178	182178	182178	182178	182178	182178	182178	182178	182178
<b>TOTAL DE TONEL. MTS. DE EXPORTACIONES VARIAS</b>	<b>564356</b>	<b>564356</b>	<b>664356</b>	<b>664356</b>	<b>764356</b>	<b>764356</b>	<b>864356</b>	<b>864356</b>	<b>964356</b>	<b>964356</b>	<b>1064356</b>	<b>1064356</b>	<b>1164356</b>
<b>TOTAL GENERAL DE EXPORTACIONES EN TONEL. MTS.</b>	<b>1284475</b>	<b>976270</b>	<b>1088704</b>	<b>1107714</b>	<b>1200604</b>	<b>1213604</b>	<b>1238004</b>	<b>1265814</b>	<b>1294174</b>	<b>1322534</b>	<b>1350894</b>	<b>1379254</b>	<b>1407614</b>
IMPORTACIONES VARIAS: TONEL. MTS. CARGA GENERAL	271	1887	947	917	91	102	333	133	87	302	1887	1887	633
IMPORTACIONES VARIAS TONEL. MTS. CONTENEDOR	1871	1871	1871	1871	1871	1871	1871	1871	1871	1871	1871	1871	1871
<b>TOTAL DE IMPORTACIONES EN TONEL. MTS.</b>	<b>1942</b>	<b>1889</b>	<b>2818</b>	<b>2788</b>	<b>2782</b>	<b>2783</b>	<b>2784</b>	<b>2784</b>	<b>2788</b>	<b>2789</b>	<b>2858</b>	<b>2858</b>	<b>2854</b>
<b>TOTAL DE CARGA GENERAL TONEL. MTS.</b>	<b>1286417</b>	<b>978159</b>	<b>1091522</b>	<b>1110502</b>	<b>1203386</b>	<b>1216386</b>	<b>1240788</b>	<b>1268602</b>	<b>1296962</b>	<b>1325322</b>	<b>1353692</b>	<b>1381708</b>	<b>1410468</b>

MOMENTO DE CONTEO		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
RECEPCIONES VACIO	30 VACIOS	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
	40 VACIOS	1229	441	1280	438	1220	1270	470	420	1280	1280	1280	470	4820
RECEPCIONES LLENAS	30 LLENAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	40 LLENAS	80	80	11	33	33	33	33	33	33	33	33	33	330
RECEPCIONES VACIOS	30 VACIOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	40 VACIOS	34	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	440
RECEPCIONES LLENAS	30 LLENAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	40 LLENAS	1910	444	1280	1280	1280	1280	1280	1280	1280	1280	1280	1280	14000
<b>TOTAL DE CONTENEDORES 30'</b>		<b>40</b>	<b>44</b>	<b>47</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>440</b>
<b>TOTAL DE CONTENEDORES 40'</b>		<b>844</b>	<b>884</b>	<b>1291</b>	<b>889</b>	<b>1291</b>	<b>1291</b>	<b>889</b>	<b>889</b>	<b>1291</b>	<b>1291</b>	<b>889</b>	<b>889</b>	<b>8890</b>
<b>TOTAL DE CONTENEDORES (TOTE)</b>		<b>884</b>	<b>928</b>	<b>1338</b>	<b>933</b>	<b>1335</b>	<b>1335</b>	<b>933</b>	<b>933</b>	<b>1335</b>	<b>1335</b>	<b>933</b>	<b>933</b>	<b>9330</b>
<b>CONTENEDORES LLENA EN TRANSITO</b>														
CONTENEDORES LLENA	30'	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	40'	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TONEL. MTS. DE CONTENEDORES LLENA</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>MULTITONEL. GENERAL EN TRANSITO</b>														
<b>TOTAL TONEL. MTS. DE CARGA EN TRANSITO</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>