

Katherine Valeria Gómez Torbay

**ASESORÍA A EMPRESA DE PRACTICAJE
PACIFICPILOTS S.A. PARA OPERAR EN TODOS LOS
PUERTOS COMERCIALES DEL ECUADOR**

Trabajo de Conclusión de Carrera (T.C.C.)
presentado como requisito parcial para la obtención
del grado en Ingeniería Comercial de la Facultad de
Negocios y Economía, especialización mayor en
finanzas. Y para la obtención del grado en
Ingeniería Comercio Exterior y Transporte
Marítimo de la Facultad del Mar y Medio Ambiente.

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

Guayaquil, septiembre 2020

GOMEZ, Katherine., Asesoría a empresa de practicaje PacificPilots S.A. para operar en todos los puertos comerciales del Ecuador. Guayaquil: UPACIFICO, 2020, 97p. Rubén Mazón (Trabajo de Conclusión de Carrera-TCC presentado a La Facultad de Negocios y Economía; y a La Facultad del Mar y Medio Ambiente de La Universidad Del Pacífico).

Resumen: La asesoría a la empresa de practicaje PacificPilots S.A. consta en facilitar la información para la implementación de sus servicios en los Puertos Marítimos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas. Actualmente la empresa de practicaje solo presta sus servicios en el Puerto Marítimo de Guayaquil y sus terminales privados habilitados desde el año 1996. Los tres puertos mencionados donde se implementaría el servicio, significan un nuevo mercado para Pacificpilots S.A que generaría un beneficio económico para la compañía y le permitiría crecer a nivel nacional. Actualmente existen pocas empresas de practicaje en Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas. En este proyecto se realizan sugerencias para la implementación, desarrollo y control del servicio de practicaje en los puertos comerciales anteriormente mencionados, proponiendo escenarios financieros estimados proyectados a cinco años en los que se puede apreciar la rentabilidad del modelo de negocio propuesto de forma individual por cada puerto.

Palabras claves: Operador Portuario de Buque, Practicaje, Autoridad Portuaria, Tonelaje de registro bruto.

Abstract: Business advice to the pilotage company PacificPilots S.A. It consists in providing the information for the implementation of its services in the commercial Maritime Ports of Manta, Puerto Bolívar and Esmeraldas. Currently, the pilotage company only provides its services in the Guayaquil Maritime Port and its private terminals, which have been enabled since 1996. The three ports mentioned where the service would be implemented, mean a new market for Pacificpilots SA that would generate an economic benefit for the company and it would allow it to grow nationally. Currently there are few pilotage companies in Manta, Puerto Bolívar and Esmeraldas. In this project, suggestions are made for the implementation, development and control of the pilotage service in the aforementioned commercial ports, proposing estimated financial scenarios projected for five years in which the profitability of the business model proposed can be appreciated individually for each port.

Keywords: Ship Port Operator, Pilotage, Port Authority, Gross Registered Tonnage.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Katherine Valeria Gómez Torbay, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mí autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado, calificación profesional, o proyecto público ni privado; y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

En caso de que la Universidad auspicie el estudio, se incluirá el siguiente párrafo:

A través de la presente declaración cedo mis derechos de propiedad intelectual correspondientes a este trabajo, a la UNIVERSIDAD DEL PACIFICO, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente.



Katherine V. Gómez Torbay

C.C. 0917331779

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la vida por haberme permitido terminar esta tesis y a las personas que me han motivado a culminarla. También agradezco a los docentes de la Facultad del Mar que me guiaron en el proceso.

DEDICATORIA

Le dedico este trabajo a la empresa PacificPilots S.A. debido a que fue el motivo por el cual elegí el tema para la asesoría.

CONTENIDO

Capítulo 1.....	1
Lineamientos de la Asesoría.....	1
1.1 EL PROBLEMA DE LA ASESORÍA.....	1
1.1.1 <i>Planteamiento del Problema</i>	1
1.1.2 <i>Formulación del Problema</i>	1
1.1.3 <i>Delimitación del Problema</i>	2
1.2 JUSTIFICACIÓN DEL OBJETIVO.....	2
1.3 OBJETIVOS DEL ESTUDIO.....	4
1.3.1 <i>Objetivo General</i>	4
1.3.2 <i>Objetivos Específicos</i>	4
1.4 FUNDAMENTOS TEÓRICOS.....	4
1.5 METODOLOGÍA UTILIZADA.....	5
1.6 HIPÓTESIS.....	5
CAPÍTULO 2.....	6
PRACTICAJE EN EL ECUADOR.....	6
2.1 EL PRACTICAJE Y SU EJECUCIÓN.....	6
2.2 NORMATIVAS DEL PRACTICAJE EN EL ECUADOR.....	9
2.2.1 <i>Actividad Estatal</i>	9
2.2.2 <i>Actividad Privada</i>	10
2.3 LEYES, REGLAMENTOS Y RESOLUCIONES QUE RIGEN EL PRACTICAJE.....	11
2.4 APLICACIÓN EN EL ÁMBITO EMPRESARIAL.....	12
2.5 TARIFAS POR SERVICIO.....	13

2.6 LA EMPRESA PACIFICPILOTS.....	14
CAPÍTULO 3.....	15
ANÁLISIS DEL ENTORNO.....	15
3.1 CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS COMERCIALES DEL ECUADOR	
3.1.1 Puerto Marítimo de Guayaquil.....	15
3.1.2 Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.....	17
3.1.3 Puerto de Marítimo de Manta.....	18
3.1.4 Puerto de Marítimo de Esmeraldas.....	20
CAPÍTULO 4.....	22
ANÁLISIS TÉCNICO – ECONÓMICO.....	22
4.1 ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO.....	22
4.1.1 CARGA MOVILIZADA DE FORMA MARÍTIMA EN EL ECUADOR.....	22
4.1.1.1 Movilización de carga en el Puerto Marítimo de Guayaquil, terminales privados habilitados y área de influencia.....	29
4.1.1.2 Movilización de carga en el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar y área de influencia.....	33
4.1.1.3 Movilización de carga en el Puerto Marítimo de Manta y área de influencia...38	
4.1.1.4 Movilización de carga en el Puerto Marítimo de Esmeraldas y área de influencia.....	42
4.1.2 EMPRESAS OPERADORAS PORTUARIAS DE BUQUES EN EL ECUADOR.....	46
4.1.2.1 Operadores Portuarios de Buques en el Puerto Marítimo de Guayaquil y terminales privados habilitados.....	46

4.1.2.2 Operadores Portuarios de Buques en el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.....	47
4.1.2.3 Operadores Portuarios de Buques en el Puerto Marítimo de Manta.....	47
4.1.2.4 Operadores Portuarios de Buques en el Puerto Marítimo de Esmeraldas.....	47
4.1.3 AGENCIAS NAVIERAS EN EL ECUADOR.....	48
4.1.3.1 Agencias que Operan en Guayaquil.....	48
4.1.3.2 Agencias que Operan en Puerto Bolívar.....	50
4.1.3.3 Agencias que Operan en Manta.....	50
4.1.3.4 Agencias que Operan en Esmeraldas.....	51
4.2 ANÁLISIS ECONÓMICO.....	52
4.2.1 Proyección Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.....	53
4.2.2 Proyección Puerto Marítimo de Manta.....	58
4.2.3 Proyección Puerto Marítimo de Esmeraldas.....	63
CAPÍTULO 5.....	68
PLAN ESTRATÉGICO PARA OPERAR EN PUERTO BOLÍVAR, MANTA Y ESMERALDAS.....	68
5.1 ANÁLISIS FODA.....	68
5.1.1 Fortalezas.....	68
5.1.2 Debilidades.....	69
5.1.3 Oportunidades.....	70
5.1.4 Amenazas.....	70
5.2 ANÁLISIS PORTER.....	71
5.2.1 Amenaza de entrada de nuevos competidores.....	71
5.2.2 La rivalidad entre los competidores.....	72
5.2.3 Poder de negociación de los proveedores.....	72

5.2.4 Poder de Negociación con los compradores.....	73
5.2.5 Amenaza de ingreso de productos sustitutos.....	73
5.3 Análisis de entrevistas realizadas a prácticos.....	74
5.4 Conclusión de plan estratégico para operar en Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas.....	75
CAPÍTULO 6.....	76
IMPLEMENTACIÓN Y CONTROL.....	76
6.1 Obtención de Permisos de Operación en Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas.....	76
6.1.1 Requisitos que solicita Puerto Bolívar.....	76
6.1.2 Requisitos que solicita el Puerto de Esmeraldas.....	78
6.1.3 Requisitos que solicita el Puerto de Manta.....	79
6.2 Personal Calificado para Servicio de Practicaje.....	80
6.3 Ofrecer servicio de practicaje a empresas relacionadas y nuevas compañías.....	80
6.4 Recepción de Documentos y Facturación.....	80
6.5 Pago a Prácticos por Servicios Prestados.....	81
CAPÍTULO 7.....	82
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	82
7.1 CONCLUSIONES.....	82
7.2 RECOMENDACIONES.....	82
BIBLIOGRAFÍA.....	84
ANEXOS.....	85

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1 Práctico en puente de gobierno.....	6
Figura N° 2 Puertos comerciales del Ecuador.....	8
Figura N° 3 Logo de PacificPilots S.A.....	14
Figura N° 4 Puerto Marítimo de Guayaquil.....	16
Figura N° 5 Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.....	18
Figura N° 6 Puerto Marítimo de Manta.....	19
Figura N° 7 Puerto Marítimo de Esmeraldas.....	21
Figura N° 8 Buque portacontenedores.....	32
Figura N° 9 Buque de Dole portacontenedores.....	37
Figura N° 10 Muelle del Puerto Marítimo de Manta.....	38
Figura N° 11 Buque roll on – roll off.....	42

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Carga general del 2014 al 2018.....	22
Gráfico N° 2 Carga general 2010.....	23
Gráfico N° 3 Carga general 2011.....	24
Gráfico N° 4 Carga general 2012.....	24
Gráfico N° 5 Carga general 2013.....	25
Gráfico N° 6 Carga general 2014.....	26
Gráfico N° 7 Carga general 2015.....	26
Gráfico N° 8 Carga general 2016.....	27
Gráfico N° 9 Carga general 2017.....	28
Gráfico N° 10 Carga general 2018.....	28
Gráfico N° 11 Naves arribadas – Puerto Marítimo de Guayaquil y terminales portuarios habilitados.....	29
Gráfico N° 12 Contenedores Movilizados - Puerto Marítimo de Guayaquil y terminales portuarios habilitados.....	30
Gráfico N° 13 Toneladas Métricas - Puerto Marítimo de Guayaquil y terminales portuarios habilitados.....	31
Gráfico N° 14 Naves Arribadas - Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.....	33
Gráfico N° 15 Contenedores Movilizados - Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.....	35
Gráfico N° 16 Toneladas métricas – Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.....	36
Gráfico N° 17 Naves arribadas – Puerto Marítimo de Manta.....	39
Gráfico N° 18 Contenedores Movilizados - Puerto Marítimo de Manta	40
Gráfico N° 19 Toneladas Métricas - Puerto Marítimo de Manta	41

Gráfico N° 20 Naves Arribadas - Puerto Marítimo de Esmeraldas	43
Gráfico N° 21 Contenedores Movilizados - Puerto Marítimo de Esmeraldas	44
Gráfico N° 22 Toneladas Métricas - Puerto Marítimo de Esmeraldas	45

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1 Promedio del mercado de practicaaje	52
Tabla N° 2 Promedio del mercado de practicaaje en Puerto Bolívar.....	53
Tabla N° 3 Proyección de ingresos en Puerto Bolívar	54
Tabla N° 4 Proyección de egresos en Puerto Bolívar.....	54
Tabla N° 5 Proyección Estado de Resultados a 5 años en Puerto Bolívar.....	56
Tabla N° 6 Indicadores Financieros en Puerto Bolívar	57
Tabla N° 7 Promedio del mercado de practicaaje en el Puerto Marítimo de Manta.....	58
Tabla N° 8 Proyección de ingresos por practicaaje en el Puerto Marítimo de Manta.....	59
Tabla N° 9 Proyección de egresos en el Puerto Marítimo de Manta.....	60
Tabla N° 10 Proyección Estado de Resultados a 5 años en el Puerto Marítimo de Manta.....	61
Tabla N° 11 Indicadores Financieros en el Puerto Marítimo de Manta.....	62
Tabla N° 12 Promedio del mercado de practicaaje en el Puerto Marítimo de Esmeraldas	63
Tabla N° 13 Proyección de ingresos en el Puerto Marítimo de Esmeraldas	64
Tabla N° 14 Proyección de egresos en el Puerto Marítimo de Esmeraldas.....	65
Tabla N° 15 Proyección Estado de Resultados a 5 años en el Puerto Marítimo de Esmeraldas	66
Tabla N° 16 Indicadores Financieros en el Puerto Marítimo de Esmeraldas.....	67

CAPÍTULO 1

LINEAMIENTOS DE LA ASESORÍA

1.1 El problema del Estudio

1.1.1 Planteamiento del Problema

La movilización de mercancías hacia y fuera del Ecuador en su mayoría se realiza por vía marítima. Los puntos de acceso a este tipo de movilización de carga se realizan en los puertos marítimos y comerciales del país. Todos los buques que ingresen y salgan de los puertos marítimos deben de utilizar un práctico marítimo. El Puerto Marítimo que mayor carga moviliza a nivel nacional es el de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados como TPG, Trinipuerto, Bananapuerto y Fertisa, siguiéndole el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar, en tercer lugar, el Puerto Marítimo de Esmeraldas y por último el Puerto Marítimo de Manta. En los últimos años ha habido un ligero aumento y diversificación de movilización de mercancías en los Puertos Marítimos de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas.

1.1.2 Formulación del Problema

Debido al aumento y diversificación de movilización de mercancías, se plantea el siguiente problema: ¿Existe un mercado suficiente para que PacificPilots entre a prestar sus servicios de practicaje en los Puertos Marítimos de Puerto Bolívar, Puerto de Manta y Esmeraldas?

Debido a que actualmente la compañía solo presta servicios en el Puerto Marítimo de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados.

1.1.3 Delimitación del Problema

El problema de esta asesoría estará delimitado bajo los siguientes parámetros:

- Área de estudio: sector de transporte marítimo y practicaaje
- Problema identificado: flujo de movilización de mercancías
- Indicador del problema: estadísticas portuarias
- Pronóstico del problema: aumenta la demanda del servicio de practicaaje en el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar, Puerto Marítimo de Manta y Puerto Marítimo de Esmeraldas.
- Solución al pronóstico: Prestar servicios de practicaaje como operador portuario de buques.
- Mercado objetivo: Puerto Marítimo de Puerto Bolívar, Puerto Marítimo de Manta y Puerto Marítimo de Esmeraldas.
- Período de estudio: Del 2014 al 2018

El problema en esta asesoría es si la empresa Pacificpilots S.A. prestadora del servicio de practicaaje cuenta con el mercado suficiente en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas para ampliar la prestación de sus servicios a dichas jurisdicciones.

1.2 Justificación del Objetivo

Este trabajo le servirá a la empresa de practicaaje PacificPilots para que pueda ofrecer sus servicios en los puertos comerciales del Ecuador como Puerto Bolívar y el Puerto de Manta, ya que se requiere investigar si su presencia es necesaria en dichos puertos y facilitar a la empresa la ejecución de los permisos para poder desarrollar su actividad en otra jurisdicción diferente

a la de Guayaquil. Es prioritario para PacificPilots S.A. poder operar en los puertos antes mencionados debido a que la carga movilizada en ellos ha aumentado en los últimos años. Es una oportunidad para PacificPilots S.A. poder ofrecer su servicio de Operador Portuario de Buques en el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar, el Puerto Marítimo de Manta y el Puerto Marítimo de Esmeraldas ya que la demanda de prácticos se ha incrementado. Además, los clientes de PacificPilots S.A. en Guayaquil también tienen operaciones en dichos puertos, por ello sería ventajoso para PacificPilots S.A. poder ofrecer su servicio en los otros puertos comerciales del Ecuador. La compañía cuenta con el permiso para operar en todos los puertos comerciales del país, pero requiere de licencias especiales en cada jurisdicción, actualmente solo tiene licencia para Puerto Marítimo de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitadas como TPG, Trinipuerto, Bananapuerto, Fertisa, etc.

1.3 Objetivos del Estudio

1.3.1 Objetivo General

Realizar el estudio para que la empresa PacificPilots S.A. pueda ofrecer sus servicios de practica en los puertos comerciales del Ecuador de: Puerto Bolívar, Puerto de Manta y Puerto de Esmeraldas.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Facilitar a PacificPilots la información necesaria para obtener una matrícula de Operador Portuario de Buque en los puertos de Puerto Bolívar, el Puerto de Manta y el Puerto de Esmeraldas.
- Proporcionar a los prácticos de PacificPilots las herramientas necesarias para que puedan sacar una matrícula de práctico en Puerto Bolívar, Puerto de Manta y Puerto de Esmeraldas.
- Analizar la demanda de prácticos en los puertos de Manta, Puerto Bolívar y Puerto de Esmeraldas.

1.4 Fundamentos Teóricos

Existe la necesidad de prácticos calificados para prestar el servicio de practica en el Ecuador, debido a que la mayoría de la mercadería entra y sale del país por vía marítima. La mayoría de los prácticos prestan su servicio en el Puerto Marítimo de Guayaquil, ya que es el de mayor afluencia, pero en los últimos años, otros puertos como Puerto Marítimo de Puerto Bolívar, Puerto Marítimo de Manta y el Puerto Marítimo de Esmeraldas han aumentado la cantidad de carga movilizada. Por ello es necesario que dichos puertos cuenten con suficiente cantidad de prácticos para responder a la creciente demanda. Debido a eso la empresa PacificPilots está interesada en ofrecer sus servicios en dichos puertos, ya que actualmente solo lo hace en el Puerto Marítimo de Guayaquil.

1.5 Metodología Utilizada

La metodología utilizada para la asesoría a PacificPilots será la investigación documental y bibliográfica. Se utilizarán principalmente recursos legales como leyes y reglamentos que rigen la actividad del practicaaje y su ámbito de aplicación. Además, se utilizarán estadísticas portuarias emitidas por la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial, también entrevistas realizadas a prácticos marítimos. Mediante estos documentos se podrán ejecutar los objetivos de la asesoría. También se realizarán análisis de mercado sobre los distintos puertos comerciales del Ecuador para determinar la necesidad de que PacificPilots preste sus servicios en el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar, el Puerto Marítimo de Manta y el Puerto Marítimo de Esmeraldas, como lo ha venido haciendo por casi 20 años en el Puerto Marítimo de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitadas como TPG, Trinipuerto, Bananapuerto, Fertisa, entre otros.

1.6 Hipótesis

Se demostrará que ampliar la prestación del servicio de practicaaje por parte de PacificPilots S.A. en los Puertos Marítimos de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas generará un beneficio económico para la compañía.

CAPÍTULO 2

PRACTICAJE EN EL ECUADOR

2.1 El practicaaje y su ejecución

Figura N° 1

Título: Práctico en puente de gobierno



Fuente: <http://www.cosmos.com.pe/Upload/galeria/foto/practicaaje.jpg>

El practicaaje es un servicio brindado por el práctico, “un asesor en la industria de tráfico marítimo” (Malta Maritime Pilots). La función del práctico es asegurar la seguridad en la navegación debido a su conocimiento de aguas locales donde ejecuta la operación con la nave. Existe el práctico marítimo y el práctico de fluvial.

El práctico marítimo es el que desde boya de mar o una posición cercana a boya de mar entra al buque hasta el muelle del puerto marítimo, debido al conocimiento que posee del sector. Mientras que el práctico fluvial solo navega en los afluentes. Ambos deben de conocer la zona

donde prestan su servicio por que la función del práctico es determinar lo que hay debajo del buque y asegurar su correcta navegación.

El práctico tiene “un conocimiento detallado local, geográfico, meteorológico y hidrológico; un conocimiento detallado de las normas locales, nacionales e internacionales pertinentes; un conocimiento detallado de la organización y reglamentación del tráfico local.” (Malta Maritime Pilots)

El practicaaje se ejecuta en los Puertos de: Puerto Marítimo de Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas, debido a que “El servicio de practicaaje será ejercido obligatoriamente en las aguas jurisdiccionales de cada una de las Autoridades Portuarias” (Resolución N° 494/97) según el reglamento. La empresa PacificPilots actualmente es Operador Portuario de Buque en la jurisdicción del Puerto Marítimo de Guayaquil, únicamente con prácticos marítimos. El Ecuador tiene 4 puertos comerciales donde se ejecuta el practicaaje, estos son: Puerto Marítimo de Guayaquil y los terminales portuarios habilitados en la ciudad de Guayaquil, Puerto Marítimo de Puerto Bolívar en Machala, Puerto Marítimo de Manta en la ciudad de Manta y el Puerto Marítimo de Esmeraldas en la ciudad de Esmeraldas al norte del Ecuador.

Para poder ofrecer el servicio de practicaaje, los prácticos requieren de una matrícula vigente emitida por la jurisdicción donde prestan su servicio, lo cual está reglamentado y estar en óptimas condiciones físicas para poder prestar su servicio, los prácticos son sometidos cada 2 años a exámenes físicos conocidos como “ficha médica” para asegurar su correcto desempeño. También deben de tomar cursos de actualización de conocimiento para poder continuar con su licencia vigente.

Figura N° 2

Título: Puertos Comerciales del Ecuador

Fuente: <https://mundoexportar.files.wordpress.com/2014/04/puertos-de-ecuador.png>

Para desarrollar su operación garantizando el mínimo riesgo para los buques, la infraestructura portuaria y la vida humana, los prácticos utilizan ayudas para la navegación, desde tablas de mareas desarrolladas por el Instituto de Oceanográfico de la Armada, boyas, faros, radares, hasta una estación de prácticos donde se comunican por radio para poder asegurar un correcto tráfico entre los buques.

2.2 Normativas de Practicaje en el Ecuador

El practicaje ha sido normado en el Ecuador desde 1963 año en que se aprobó el Primer Reglamento para el servicio de Practicaje y Prácticos de la República. Según la Organización Marítima Mundial, en 1968 emitieron una recomendación para el practicaje, “recomendaron a los gobiernos que deberían de organizar el servicio de practicaje en las áreas donde ese servicio contribuya a la seguridad en la navegación... y que el servicio de práctico sea obligatorio” (OMI Resolución A. 159)

En el reglamento para el Servicio de Practicaje de la República emitido el 31 de Enero de 1964 se establecieron las bases para el servicio de practicaje indicando los puertos donde se daba el servicio y declarado como obligatorio para las naves que arriben a puertos ecuatorianos, según el artículo 2 “Se establece como zonas de Practicaje Obligatorio... acceso al Puerto de Guayaquil... desde Puerto Marítimo y sus inmediaciones” (Registro Oficial N° 168, Quito 1964)

En la actualidad el practicaje sigue siendo normado en el Ecuador, ha habido reglamentos sustitutivos y reformas, la última reforma fue el 31 de Julio del 2014 en el Registro Oficial N° 301, donde se modifica una tarifa y se establecen nuevos requisitos para la formación, titulación y matriculación de los prácticos y la prestación del servicio de practicaje.

2.2.1 Actividad Estatal

El practicaje en el Ecuador comenzó como una actividad estatal, citado en el artículo 1ero. Del primer reglamento de practicaje de 1964 “El practicaje en aguas jurisdiccionales del Ecuador, es un servicio público ejercido exclusivamente por ecuatorianos con la denominación de Prácticos” (Registro Oficial N° 168, Quito 1964)

También se especificó que el servicio se prestará todos los días del año, las 24 horas y los buques que no utilicen práctico serán multados, según el Art. 4 del mismo reglamento.

Desde sus inicios el practicaaje fue una actividad pública que era parte de un servicio del Estado. Funcionó como actividad pública hasta que entró en vigencia la Ley de Modernización del Estado en diciembre de 1993 en el cual se establece en el artículo 1, literal C “La prestación de servicios públicos y las actividades económicas por parte de la iniciativa privada mediante la desmonopolización, la libre competencia y la delegación de los servicios o actividades” (Ley de Modernización del Estado)

Después se establecieron reformas al reglamento para el servicio de practicaaje de 1978 para que la empresa privada pueda brindar el servicio de practicaaje en todos los puertos de la república. Hasta la publicación del nuevo reglamento de practicaaje en 1997 donde constaba el practicaaje como una actividad facilitada por la empresa privada.

2.2.2 Actividad Privada

Una vez entrada en vigencia la Ley de Modernización del Estado en diciembre de 1993, se requerían nuevas leyes para poder aplicar la ley de modernización, por ello en febrero de 1995 se expide el Régimen para la Operación Portuaria por Delegación a la Iniciativa Privada con la intención de “dar al sector privado una visión clara de cuáles son los medios por los que puede ejercer el derecho que la ley le confiere de participar en las actividades portuarias” (Resolución N° 2507/1995)

En dicho Régimen se especifica la figura de Operador Portuario de Buque (OPB) quien presta servicios a buques por delegación de la Autoridad Portuaria, el servicio a los buques comprende la actividad del practicaaje. También los operadores portuarios deben de tener una matrícula para

poder ejercer su servicio. En la resolución N° 411 de 1995 se expidieron los primeros requisitos para poder obtener la matrícula, dando de esta forma apertura a la empresa privada para poder ejercer la actividad de practicaaje. Al volverse una actividad privada el practicaaje, las OPB debían pagar tasas o tarifas por el uso de las instalaciones portuarias.

El reglamento al practicaaje ha tenido varias modificaciones desde el de 1997 donde se oficializa el practicaaje como actividad ofrecida por la empresa privada hasta el último del 2014 donde se modifican requisitos como la edad límite para ejercer la actividad de practicaaje que anteriormente era de máximo 70 años, según el art. 13, “El Práctico que se encuentre en ejercicios de sus funciones tendrá su Certificado Médico vigente y deberá renovarlo cada 2 años; a partir de los 65 años de edad, deberá renovarlo cada 6 meses... Su estado de salud deberá ser saludable sobre todo en lo que atañe a la vista y oído, a fin de garantizar la seguridad de la maniobra de practicaaje” (Registro oficial N° 301, Quito 2014)

2.3 Leyes, Reglamentos y Resoluciones que rigen el Practicaaje

La actividad del practicaaje fue normada mediante decretos, empezando por la Ley de Creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil en 1960, donde se especifica en el artículo 4), literal D) “proveer a las naves del servicio de prácticos y pilotos especializados” (Ley de Creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil)

El primer reglamento tuvo una reforma el 10 de Diciembre de 1964, donde se cambió la tarifa a dos centavos de dólar para todos los puertos excepto para el de Guayaquil. En 1973 se vuelve a reformar el reglamento, en el artículo 1 “cambia el cobro de tonelaje de Registro Neto a tonelaje de Registro Bruto” (Registro Oficial N° 392, Quito 1964). También se menciona en dicha reforma que el Puerto de Guayaquil se regirá bajo su propio reglamento.

A partir de 1976 la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral fue la institución encargada de aprobar los reglamentos de Servicio Portuario, donde se incluye el Servicio de Practicaje. En 1993 mediante la Ley de Modernización del Estado, el practicaje pasa una transición para volverse una actividad ejercida por la empresa privada. En 1997 se expide un nuevo reglamento donde se contempla la existencia de la figura Operador Portuario de Buque que son las empresas que ofrecen el servicio de practicaje. Después en el 2007 se expidió un nuevo reglamento de practicaje donde se incluyeron nuevos cursos de actualización y conocimiento para los prácticos dictados por la Escuela de la Marina Mercante Nacional (ESMENA) en el artículo 16), literal D) como “Arpa (Automatic Radar Plotting Aid), GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), Equipo de Trabajo en el Puesto Simulador y Curso de Inducción al Código PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias)” (Registro Oficial N° 148, Quito 2007). Finalmente, el último reglamento al practicaje fue aprobado en Julio del 2014 en el cual se realizaron cambios a la edad límite de los prácticos.

2.4 Aplicación en el ámbito empresarial

A partir de 1995 con el Régimen para la Operación Portuaria por Delegación a la Iniciativa Privada se creó la figura de Operador Portuario de Buque, lo que es una empresa de practicaje. Más adelante se expidieron resoluciones que explicaban como proceder para aplicar el practicaje al ámbito empresarial. Para ello debían de constituir una empresa donde se mencione como objeto social la actividad del practicaje principalmente y afiliarse a la Cámara de Comercio de Guayaquil.

Una vez constituida la empresa podían solicitar la Matrícula de Operador Portuario de Buque y de esta forma se regularizaba la actividad de practicaje de forma privada. Las empresas de

practicaje formaron una relación directa con las agencias navieras, como prestadores del servicio manteniendo los estándares exigidos por las autoridades portuarias.

2.5 Tarifas por servicio

En el primer reglamento de practicaje en el artículo 8 se especifica la tarifa que era de “dos centavos y medio de dólar por cada tonelada neta en los accesos al Puerto de Guayaquil y dos centavos de dólar en San Lorenzo y en los demás puertos 1 centavo.” (Registro Oficial N° 168, Quito 1964) También se aclara en el artículo 11 que “las Compañías Navieras y demás agencias de Vapores, pagarán por la entrada y salida de buques de tráfico internacional y de los de bandera ecuatoriana que utilicen prácticos, en conceptos de sobretiempos por los servicios de practicaje, cuando estos servicios se efectúen en horas extraordinarias” (Registro Oficial N° 168, Quito 1964).

En el mismo artículo especifican que “las tarifas por concepto de practicaje serán recaudadas por las Capitanías de Puerto o Autoridades Portuarias.” (Registro Oficial N° 168, Quito 1964)

En diciembre de 1964 se hace una reforma al reglamento en el artículo 1, donde se especifica que “la tarifa vigente de derechos por practicaje marítimo es la de dos centavos de dólar por tonelada neta de registro para todos los puertos de la República, excepto el de Guayaquil” (Registro Oficial N° 392, Quito 1964)

En 1973 mediante decreto supremo se establece una nueva tarifa de derecho por practicaje marítimo, en el artículo 2 se indica que “se cobrará 2 centavos de dólar por cada tonelada bruta, para todos los puertos, a excepción de Guayaquil...” (Registro Oficial N° 257, Quito 1973) cambiando así el cobro de tonelaje de registro neto a tonelaje de registro bruto.

La tarifa actual por practicaaje es de 0,035 USD por TRB de la nave. Esta tarifa está vigente desde su publicación en el Registro Oficial N° 956 de 1996. La última lista de precios actualizada al 2006 sigue contemplando la misma tarifa de 1996 y a su vez otros valores debido a otros rubros por efectuar distintas maniobras y tiempos de espera.

2.6 La empresa PacificPilots

Es un Operador Portuario de Buques, se constituyó en la ciudad de Guayaquil en el año 1996, presta servicios públicos portuarios de practicaaje en el Puerto Marítimo de Guayaquil.

Es una empresa acreditada por la subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial con matrícula de OPB para el servicio de practicaaje en los puertos comerciales del Ecuador.

PacificPilots actualmente cuenta con prácticos calificados y con experiencia para operar naves en las vías de acceso y en los muelles de las instalaciones portuarias de Contecon, Andipuerto, Fertisa, Bananapuerto, Trinipuerto, T.P.G. y Posorja.

En el transcurso de su actividad PacificPilots S.A. ha brindado sus servicios a las naves a través de distintas Agencias Navieras, en la actualidad su actividad se concentra en cuatro importantes clientes como MARGLOBAL, PORMAR S.A., FLOPEC y ECUANAUTICA.

Figura N° 3

Título: Logo de PacificPilots S.A.



Fuente: PacificPilots S.A.

CAPÍTULO 3

ANÁLISIS DEL ENTORNO

3.1 Características de los Puertos Comerciales del Ecuador

En el Ecuador contamos con 4 Autoridades Portuarias, las cuales son la Autoridad Portuaria de Guayaquil, la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, la Autoridad Portuaria de Manta y la Autoridad Portuaria de Esmeraldas. Todos estos son puertos comerciales. Dentro de estas Autoridades Portuarias existen terminales portuarios unos públicos y otros privados.

3.1.1 Puerto Marítimo de Guayaquil

Fue el primer puerto en construirse en el Ecuador por decreto presidencial de emergencia en 1958. “Finalmente el 31 de enero de 1963 fue inaugurado el Terminal Marítimo con el arribo de la nave Ciudad de Guayaquil” (Guayaquil) Desde 1963 hasta 1995 todas las actividades eran administradas por la Autoridad Portuaria de Guayaquil, hasta que empezó el proceso de modernización del Estado donde fueron delegándose actividades a la empresa privada, hasta que en el 2007 se concesionó el Puerto Marítimo de Guayaquil a la empresa Contecon S.A. bajo contrato de concesión por 20 años.

Actualmente es el principal puerto del Ecuador, el que más carga recibe anualmente, “a través del cual se moviliza el 54% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional, según el boletín de estadísticas portuarias y de transporte marítimo del 2015.

Tiene un calado (profundidad) de 12 metros en pleamar. Tiene 1.625 metros de muelle para recibir embarcaciones, entre Contecon y Andipuerto.

Figura N° 4**Título: Puerto Marítimo de Guayaquil**

Fuente: http://basc-guayaquil.org/wp-content/uploads/2014/01/puerto_gye_2.jpg

“El Puerto Marítimo de Guayaquil está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo del mar, el Estero Salado, a diez Kilómetros al Sur del centro comercial de la ciudad.” (Guayaquil, <http://www.apg.gob.ec/institucional/geografica>)

Está ubicado dentro del Golfo de Guayaquil, al sur de la ciudad. “El acceso al terminal portuario desde el mar se lo realiza a través del canal de acceso que tiene una longitud de 51 millas náuticas, divididas entre un canal exterior de ambiente marino (10,8 millas náuticas) y un canal interior con influencia del estuario 40,2 millas náuticas.” (Fluvial)

En la jurisdicción de Guayaquil hay Terminales Portuarios privados y el Puerto Marítimo de Guayaquil (Libertador Simón Bolívar) concesionado a Contecon S.A. Dentro del Puerto Marítimo de Guayaquil está localizado el terminal privado de Andipuerto, también bajo contrato de concesión. Durante el año 2014 en la jurisdicción de Guayaquil arribaron 1.809 naves de tráfico internacional y se movilizaron entre importaciones y exportaciones 16'637.431 toneladas métricas de carga según el sistema Portuario Nacional. En el año 2015 arribaron 1.835 buques de tráfico internacional y se movilizaron 15.765.267 toneladas métricas de carga según

el sistema Portuario Nacional. Entre la carga transportada se destaca principalmente la contenerizada, carga granelera y carga general.

3.1.2 Puerto Marítimo de Puerto Bolívar

Fue el cuarto puerto en construirse en el Ecuador por decreto ejecutivo del 28 de diciembre de 1970. “Las operaciones se inician en marzo 5 de 1971. En el año 1984, se incrementan las líneas de atraque con el nuevo muelle marginal de 360 metros de largo... permitiendo el atraque simultáneo de cuatro naves.” (Bolívar)

El Puerto Marítimo de Puerto Bolívar es un terminal marítimo internacional, está ubicado al sur del Golfo de Guayaquil, a la entrada del canal de Santa Rosa, “el ingreso de las naves a los sitios de atraque, se realiza por un corto canal de acceso de 4,5 millas náuticas con mar tranquilo por el rompeolas natural de su Isla Jambelí y con un tiempo máximo de media hora” (A. P. Bolívar)

Se encuentra en la provincia de El Oro. Actualmente posee un calado de 12,5 metros y 5 muelles construidos. En el primer muelle están los atracaderos #1 y #2 con un área física de 5.850,00 metros, tiene 2 frentes de atraque de 160.00 x 15.00 metros. En el segundo muelle está el atracadero #3 con un área física de 4.257,34 metros, tiene una dimensión de 178,88 metros de frente por 23,80 metros de ancho. En el tercer muelle está el atracadero #4 con un área física de 4.257,34 metros, sus dimensiones son 178,88 metros de frente por 23,80 metros de ancho. En el cuarto muelle se encuentra el atracadero #5 con un área física de 10.789,57. Sus características son 241 metros de frente por 44,77 metros de ancho. En el quinto muelle se encuentra el atracadero #6, este tiene un área física de 2.695,15 metros, sus dimensiones son 60,20 metros de frente por 44,77 metros de ancho, falta por construir 117,00 metros por 44,77 metros según el boletín de estadísticas portuarias y de transporte marítimo del 2015.

Figura N° 5**Título: Puerto Marítimo de Puerto Bolívar**

Fuente: <http://www.camae.org/Informaci%C3%B3n%20de%20Puertos/APB.png>

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar es la encargada de la administración y operación del puerto desde 1970. Durante el año 2014 arribaron 348 naves de tráfico internacional según el sistema portuario nacional y se movilizaron 1'827.394 toneladas métricas de carga. En el año 2015 arribaron 376 buques de tráfico internacional y se movilizaron 1.929.802 toneladas métricas de carga entre exportaciones e importaciones. Estando en el segundo puesto de movilización de carga. El banano fue el principal producto de exportación y los principales productos de importación fueron bobinas de papel, urea y frutas como carga contenerizada.

3.1.3 Puerto Marítimo de Manta

Fue el segundo puerto en construirse en el Ecuador por decreto ejecutivo en 1966, “El 20 de febrero de 1968 se acoderó a los muelles de Manta el buque de bandera colombiana “Ciudad de Buenaventura”, inaugurando así los nuevos servicios portuarios.” (Manta)

El Puerto fue administrado por la Autoridad Portuaria de Manta desde sus inicios hasta el “1 de febrero del 2007 Autoridad Portuaria de Manta, por delegación del Estado a través de la modalidad de concesión, se otorgó a una compañía internacional privada el uso de las facilidades y de la prestación de servicios portuarios.” (Manta) La concesión fue interrumpida por parte de la empresa concesionaria Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE) por desacuerdos con el gobierno. A partir de eso el puerto de Manta volvió a ser administrado por la Autoridad Portuaria.

Figura N° 6

Título: Puerto Marítimo de Manta



Fuente:

<http://www.andes.info.ec/sites/default/files/styles/large/public/field/image/puerto-de-manta-ecuador-590x393.jpg>

El Puerto Marítimo de Manta se encuentra localizado en la ciudad de Manta, en la provincia de Manabí. Posee un ingreso directo desde alta mar ya que no se requiere de un canal de acceso. Tiene un calado natural de 12 metros, lo que permite la entrada de buques de mayor tamaño y con carga llena. Las instalaciones del puerto de Manta cuentan con “dos muelles de espigón

que suman 800 metros lineales capaces de recibir al mismo tiempo 4 embarcaciones.” (Manta, <http://www.puertodemanta.gob.ec/quienes-somos/instalaciones>)

Durante el año 2014 en el Puerto de Manta, arribaron 489 naves de tráfico internacional y se movilizaron 815.678 toneladas métricas de carga. En el año 2015 arribaron 441 buques de tráfico internacional y se movilizaron 798.736 toneladas métricas de carga. Entre la carga movilizada por el Puerto Marítimo de Manta se destacan los gráneles sólidos, siendo esta la que en mayor volumen se moviliza, también gráneles líquidos y carga contenerizada. También han arribado cruceros de turismo.

3.1.4 Puerto Marítimo de Esmeraldas

Fue el tercer puerto en construirse en el Ecuador por decreto ejecutivo en 1970. El puerto tiene acceso directo desde el mar, es un puerto multipropósito. Sus instalaciones se encuentran ubicadas al norte de la provincia de Esmeraldas. “El acceso marino al puerto es directo, desde una depresión natural del fondo marino que se aproxima hasta unos 200 metros de la entrada al puerto. El área donde se encuentran los muelles está protegida mediante rompeolas, los cuales enmarcan una dársena de 42 hectáreas.” (Fluvial) Cuenta con un muelle de 350 metros de longitud, también tiene un muelle Roll-on Roll-off de 20 metros de largo para carga y descarga, y otro muelle de servicios de 105 metros de longitud. Tiene un calado de 11,5 metros de profundidad.

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas es la encargada de administrar el puerto. Durante el año 2014 en el Puerto de Esmeraldas, arribaron 256 naves de tráfico internacional y se movilizaron 984.810 toneladas métricas de carga. En el año 2015 arribaron 227 buques de tráfico internacional y se movilizaron 725.511 toneladas métricas de carga. Entre la carga movilizada

por el Puerto Marítimo de Esmeraldas se destacan los gráneles líquidos como el aceite de palma, carga contenerizada, vehículos y otros materiales de construcción.

Figura N° 7

Título: Puerto Marítimo de Esmeraldas



Fuente: Boletín estadístico 2014 Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial

CAPÍTULO 4

ANÁLISIS TÉCNICO – ECONÓMICO

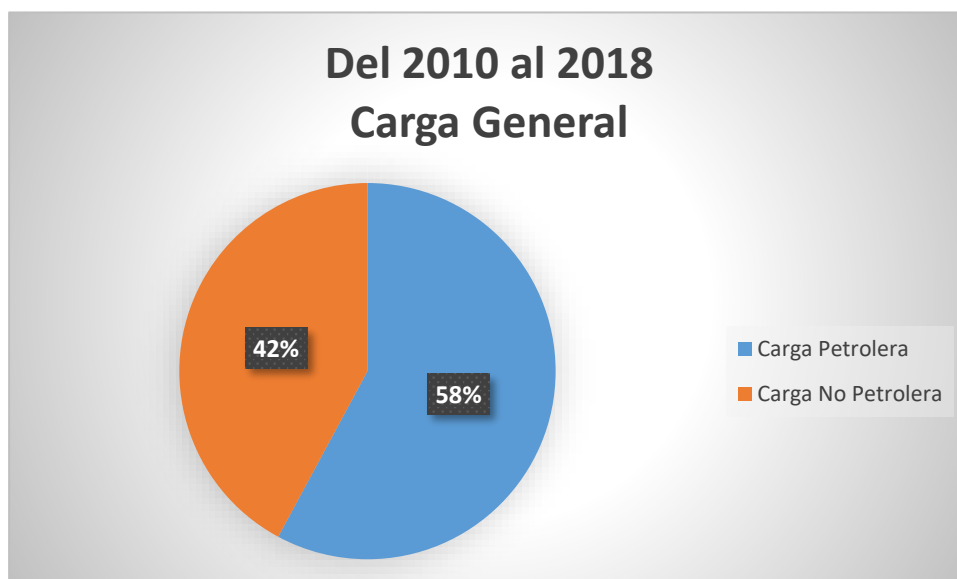
4.1 Aspectos Generales del Mercado

4.1.1 Carga Movilizada de Forma Marítima en el Ecuador

La mayor parte de la carga que se moviliza debido al comercio internacional es de forma marítima. Desde el 2010 hasta el 2018 se movilizaron 426.536.467 toneladas métricas entre carga petrolera y no petrolera entre importaciones y exportaciones según el sistema portuario nacional. La carga petrolera fue de 246.825.724 toneladas métricas representando el 58% mientras que la carga no petrolera fue de 179.710.743 toneladas métricas correspondientes al 42% de la carga movilizada de forma marítima según el sistema portuario nacional.

Gráfico N° 1

Título: Carga general del 2010 al 2018



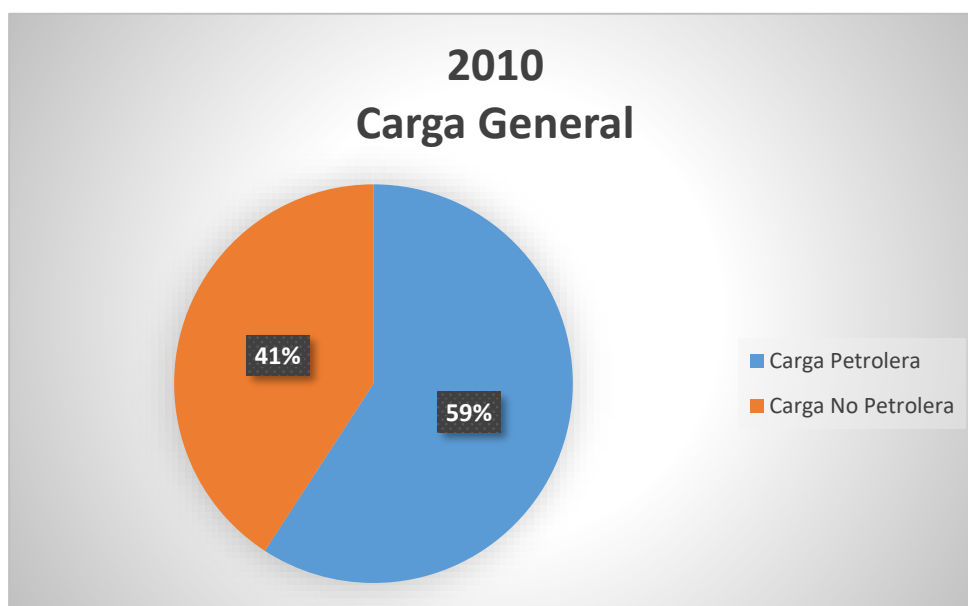
Elaborado por: Autor

En el año 2010, se movilizaron 42.131.345 toneladas métricas correspondientes a carga petrolera y no petrolera en importaciones y exportaciones. La carga petrolera fue de 24.930.790 toneladas métricas representando el 59% del total de la carga y la carga no petrolera fue de

17.200.555 toneladas métricas, perteneciendo al 41% de la carga movilizada durante ese periodo.

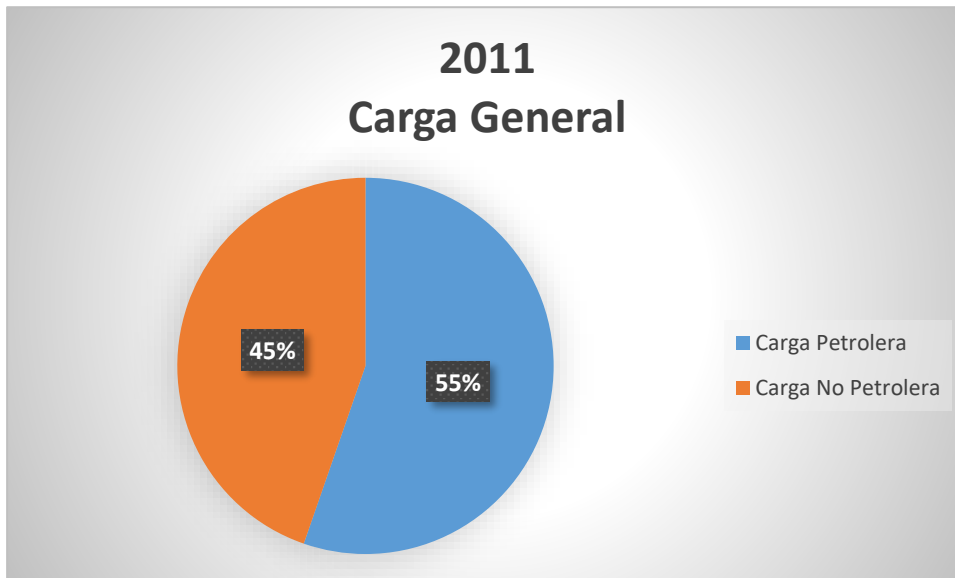
Gráfico N° 2

Título: Carga general 2010



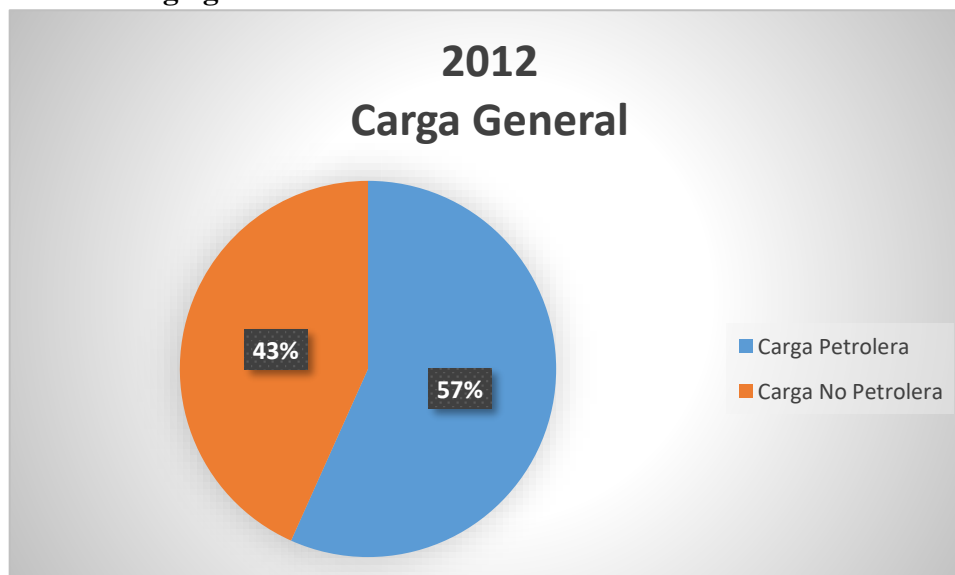
Elaborado por: Autor

Posteriormente en el año 2011, se desplazaron 42.808.538 toneladas métricas entre carga petrolera y no petrolera correspondiente a las importaciones y exportaciones. La carga petrolera fue de 23.681.021 toneladas métricas, representando el 55%. En tanto que la carga no petrolera llegó a 19.127.517 toneladas métricas, siendo el 45% del total de la carga registrada en el sistema portuario nacional. En comparación con el año anterior, hubo una variación en la proporción de la carga no petrolera, provocando un ligero aumento de 4% respecto al año 2010.

Gráfico N° 3**Título: Carga general 2011****Elaborado por: Autor**

Seguidamente en el año 2012, se trasladaron 45.749.732 toneladas métricas entre carga petrolera y no petrolera respecto a las importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional.

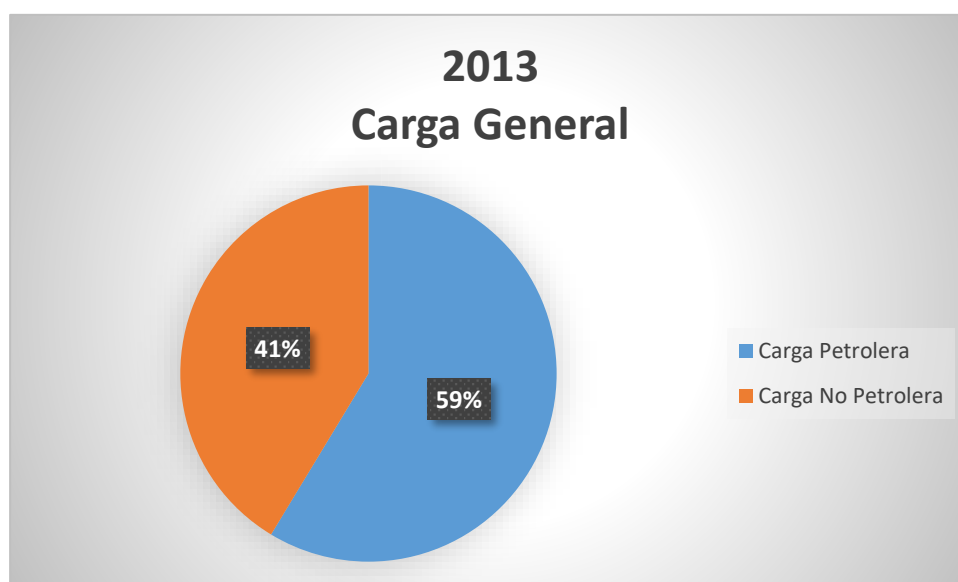
La carga petrolera fue de 25.943.200 toneladas métricas, correspondiendo al 57% del total de la carga. En cambio, la carga no petrolera alcanzó las 19.806.532 toneladas métricas, representando el 43% de la carga marítima.

Gráfico N° 4**Título: Carga general 2012****Elaborado por: Autor**

En el año 2013 se movilizaron 47.623.419 toneladas métricas entre carga petrolera y no petrolera concerniente a importaciones y exportaciones de forma marítima en el Ecuador. La carga petrolera fue de 27.936.333 toneladas métricas, comprendiendo el 59% de toda la carga. Mientras que la carga no petrolera alcanzó las 19.687.086 toneladas métricas, representando el 41% de la carga transportada de forma náutica. Podemos apreciar que en los últimos dos años hubo un decrecimiento en la proporción de la carga no petrolera, respecto al total de la carga movilizada, debiéndose a un aumento en la carga petrolera.

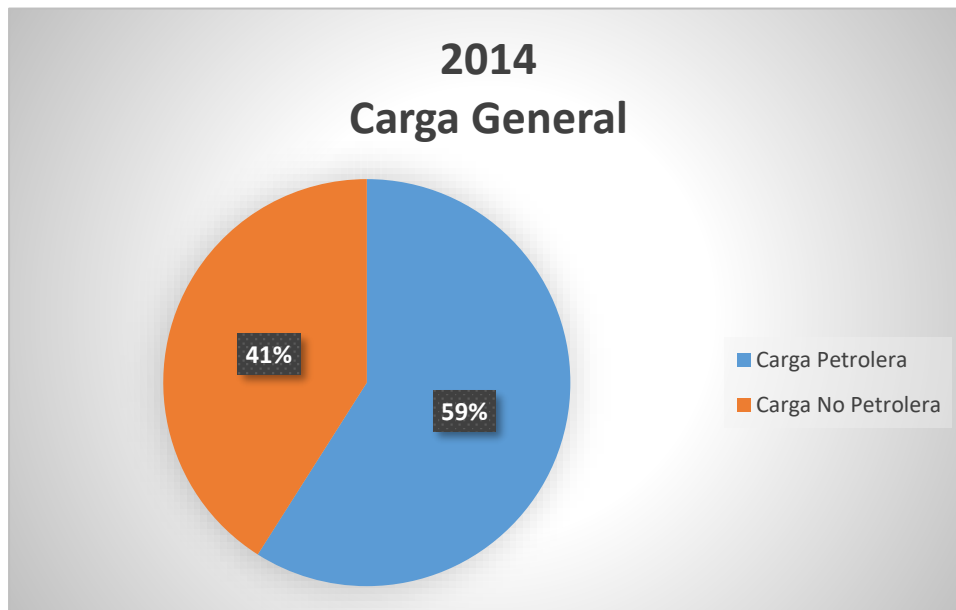
Gráfico N° 5

Título: Carga general 2013

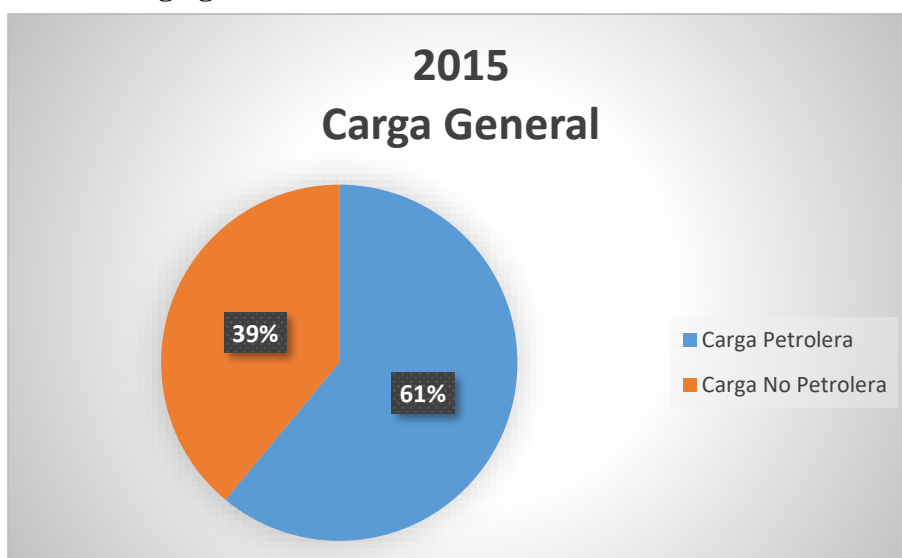


Elaborado por: Autor

Durante el año 2014 el total de carga movilizada en el Ecuador fue de 49'606.679 toneladas métricas entre carga petrolera y no petrolera entre importaciones y exportaciones según el sistema portuario nacional. La carga petrolera fue de 29.341.367 toneladas métricas representando el 59% mientras que la carga no petrolera fue de 20.265.312 toneladas métricas correspondiente al 41% de la carga movilizada de forma marítima según el sistema portuario nacional.

Gráfico N° 6**Título: Carga general 2014****Elaborado por: Autor**

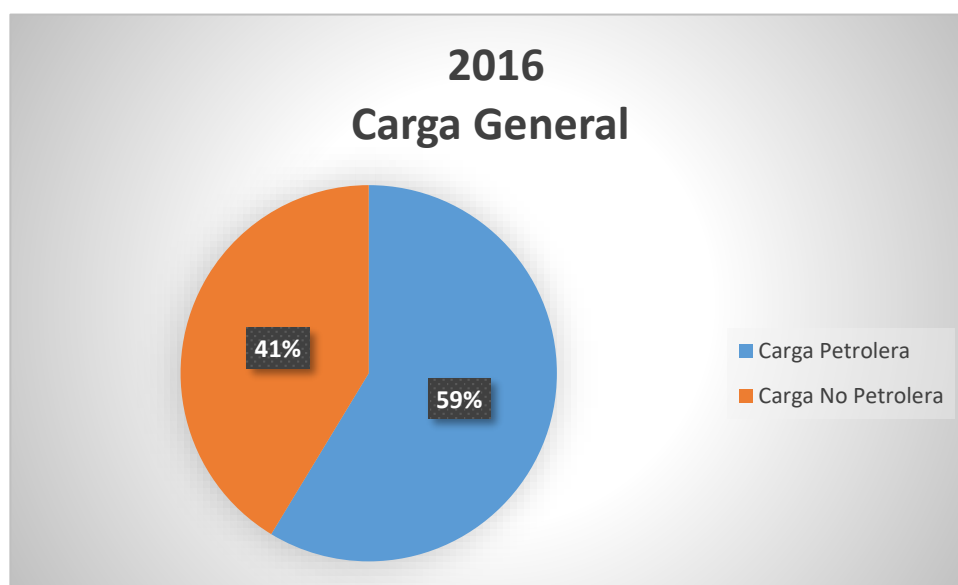
En el año 2015 el total de carga movilizada en el Ecuador fue de 49.334.393 toneladas métricas entre carga petrolera y no petrolera entre importaciones y exportaciones según el sistema portuario nacional. La carga petrolera fue de 30.095.077 toneladas métricas representando el 61% mientras que la carga no petrolera fue de 19.239.316 toneladas métricas correspondiente al 39% de la carga movilizada de forma marítima según el sistema portuario nacional, mostrando una leve disminución en la carga movilizada en los últimos 2 años.

Gráfico N° 7**Título: Carga general 2015****Elaborado por: Autor**

Seguidamente en el año 2016 se trasladaron 48.996.941 toneladas métricas de carga petrolera y no petrolera, correspondiente a importaciones y exportaciones de forma marítima. La carga petrolera llegó a 28.747.501 toneladas métricas siendo el 59% del total de la carga. En tanto, la carga no petrolera alcanzó las 20.249.440 toneladas métricas perteneciendo al 41% de la carga movilizada de forma náutica en el Ecuador.

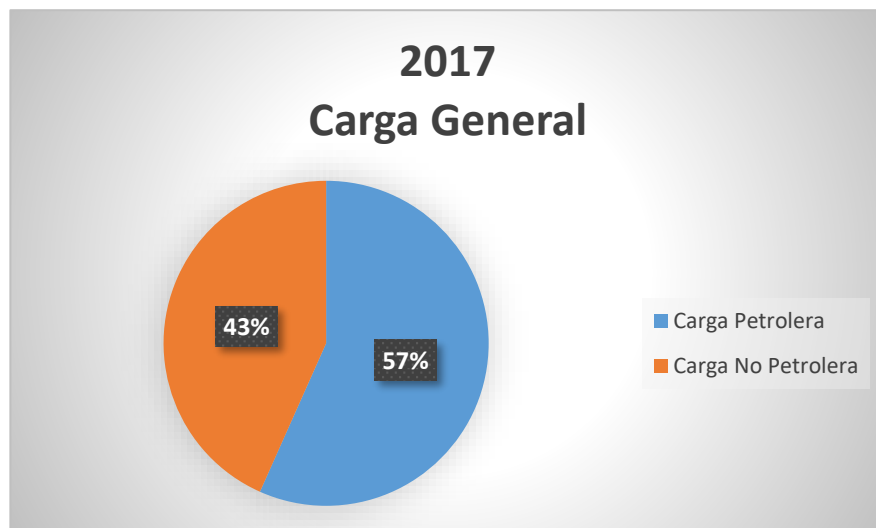
Gráfico N° 8

Título: Carga general 2016

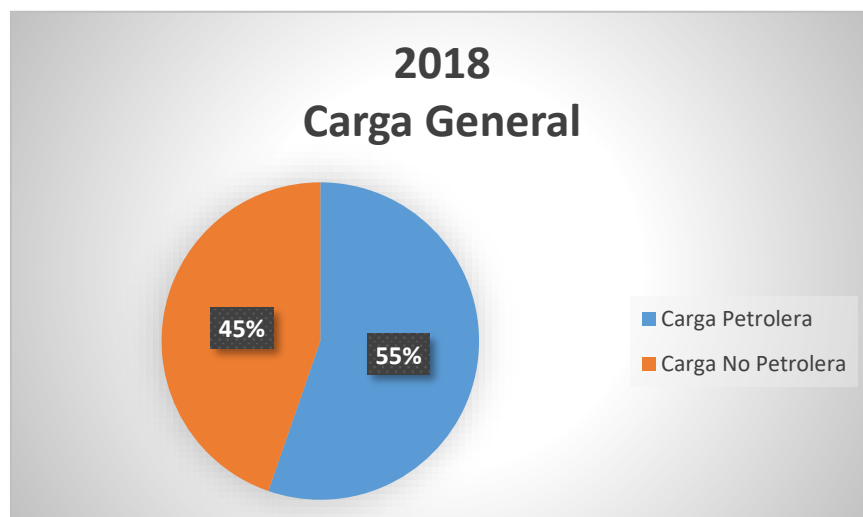


Elaborado por: Autor

A continuación, en el año 2017 se desplazaron 48.973.089 toneladas métricas entre carga petrolera y no petrolera relativas a importaciones y exportaciones según el sistema marítimo nacional. La carga petrolera fue de 27.755.327 toneladas métricas representando el 57% de la carga total. En cambio, la carga no petrolera correspondió a 21.217.762 toneladas métricas, siendo el 43% de la carga desplazada de forma náutica en el Ecuador.

Gráfico N° 9**Título: Carga general 2017****Elaborado por: Autor**

Por último, en el año 2018 se movilizaron 51.332.330 toneladas métricas de carga petrolera y no petrolera entre importaciones y exportaciones de forma marítima. La carga petrolera alcanzó las 28.395.108 toneladas métricas, siendo el 55% del total de la carga. En tanto, la carga no petrolera llegó a 22.937.222 toneladas métricas, representando el 45% del total movilizado de forma marítima según el sistema portuario nacional. Durante el 2018 hubo un incremento en la cantidad de toneladas métricas movilizadas respecto a los años posteriores, provocando a su vez un aumento en la proporción de la carga no petrolera.

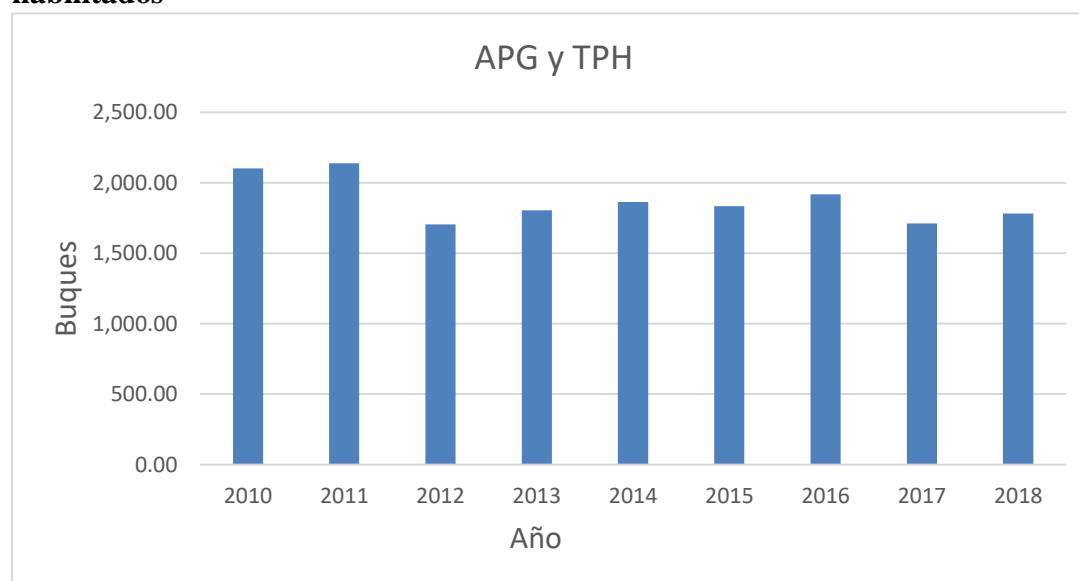
Gráfico N° 10**Título: Carga general 2018****Elaborado por: Autor**

4.1.1.1 Movilización de carga en el Puerto Marítimo de Guayaquil, terminales portuarios habilitados y su área de influencia

El Puerto Marítimo de Guayaquil tiene dos terminales que están concesionadas, una es la Terminal de graneles y multipropósito a la empresa Andipuerto Guayaquil S.A. y la otra la Terminal de contenedores y multipropósito a la empresa Contecon Guayaquil S.A. También existen los terminales portuarios habilitados que son privados, hay diecisiete terminales que movilizan carga de tráfico internacional. Según el sistema portuario nacional entre los terminales del Puerto Marítimo de Guayaquil y los terminales privados habilitados desde el 2010 hasta el 2018 se movilizaron 16.863 buques, 14.573.659 contenedores y 149.283.654 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones. El área de influencia del Puerto Marítimo de Guayaquil y los Terminales portuarios habilitados “cubre prácticamente la totalidad del territorio nacional, también en las zonas bananeras.” (Públicas)

Gráfico N° 11

Título: Naves Arribadas - Puerto Marítimo de Guayaquil y terminales portuarios habilitados

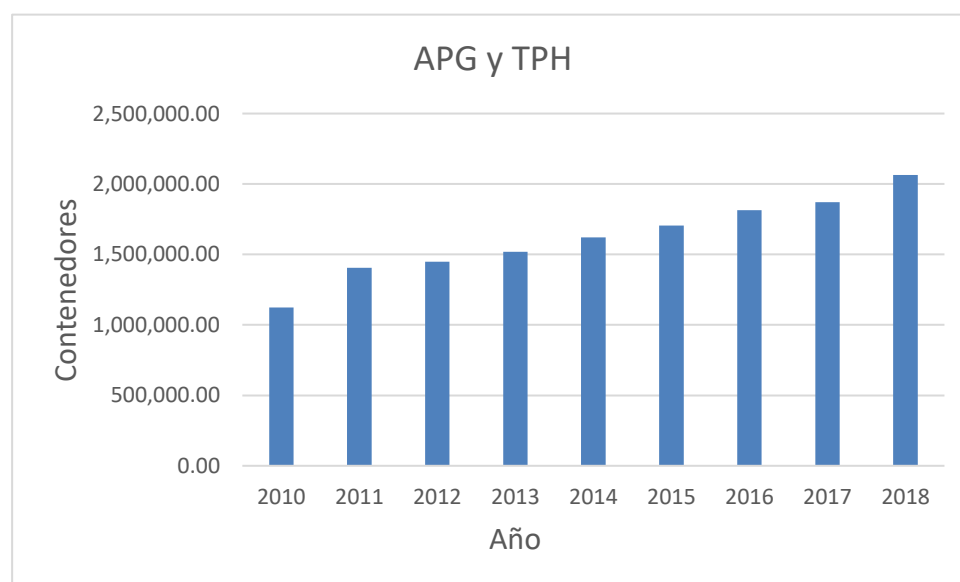


Elaborado por: Autor

En el año 2010 ingresaron 2.102 buques de tráfico internacional, se movilizaron 1.123.098,00 contenedores y 13.697.206 toneladas métricas de carga. Para el siguiente año, el 2011 entraron 2.139 buques, un 1,76% más que el año anterior. Se trasladaron 1.405.763,00 contenedores, un 25,17% más que el año anterior y se movilizaron en total 15.520.068 toneladas métricas, aumentando un 13,31% respecto al año pasado. Seguidamente, en el año 2012 ingresaron 1.705 buques mostrando un decrecimiento del -20,29% con relación al año anterior. Se trasladaron 1.448.841 contenedores, un 3,06% superior al período anterior y se desplazaron 16.305.791 toneladas métricas de carga, representando un 5,06% más que el año pasado.

Gráfico N° 12

Título: Contenedores Movilizados - Puerto Marítimo de Guayaquil y terminales portuarios habilitados



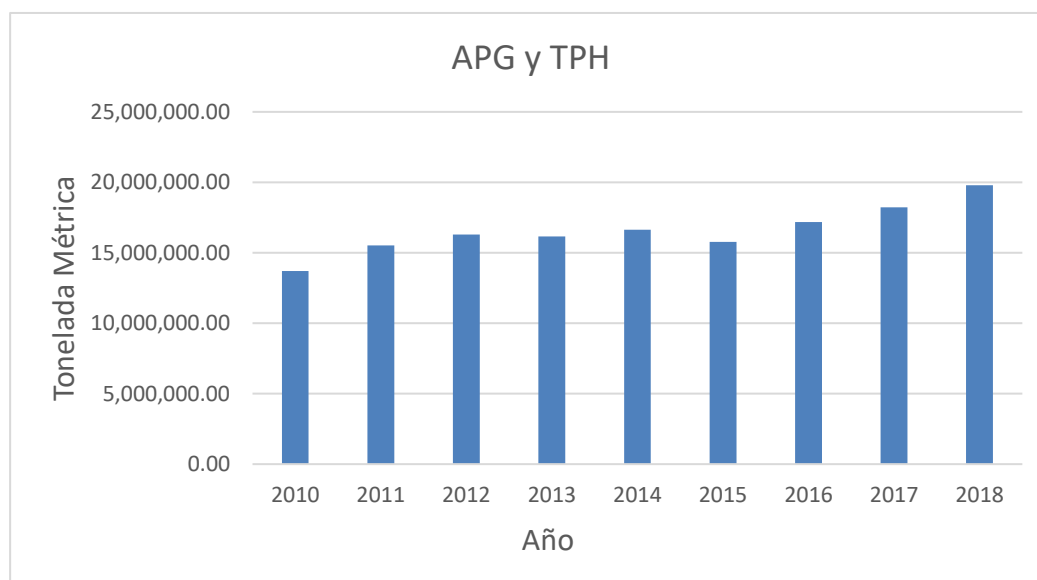
Elaborado por: Autor

Seguidamente en el año 2013 arribaron 1.806 buques, un 5,92% más en comparación al año anterior. Se movilizaron 1.519.059 contenedores, representando un incremento del 4,85% respecto al 2012. El total de la carga fue de 16.154.268 toneladas métricas, mostrando un leve

descenso del -0,93% menos que el previo período. Para el año 2014 ingresaron 1.863 buques aumentando un 3,16% al año anterior. Se desplazaron 1.621.381 contenedores, incrementándose en 6,74% en relación con el año pasado y se movilizaron 16.637.431 toneladas métricas de carga, mostrando un ligero aumento del 2,99% en comparación al 2013. Para el siguiente año, el 2015 arribaron 1.835 buques, un -1,50% inferior al período anterior. Se trasladaron 1.704.730 contenedores, un incremento del 5,14% respecto al año pasado y se desplazaron 15.765.267 toneladas métricas de carga, mostrando un leve decrecimiento del -5,24% que el período anterior.

Gráfico N° 13

Título: Toneladas Métricas - Puerto Marítimo de Guayaquil y terminales portuarios habilitados



Elaborado por: Autor

A continuación, en el año 2016 entraron 1.918 buques, mostrando un incremento del 4,52% superior al año anterior. Se movilizaron 1.814.915 contenedores de carga, mostrando un aumento del 6,46% en comparación al 2015 y se trasladaron 17.175.514 toneladas métricas, incrementándose un 8,95% más que el año pasado. Para el siguiente año, el 2017 arribaron 1.712

buques, mostrando una disminución del -10,74% en relación con el año pasado. Se trasladaron 1.871.591 contenedores, hubo un leve aumento del 3,12% respecto al año anterior y se movilizaron 18.234.025 toneladas métricas de carga, incrementándose en un 6,16% en comparación al período previo. Por último, en el 2018 ingresaron 1.783 buques, un 4,15% más que en el 2017. Se trasladaron 2.064.281 contenedores aumentando un 10,30% en relación con el año anterior y se movilizaron 19.794.084 toneladas métricas de carga, un 8,56% superior al período previo.

Figura N° 8

Título: Buque Portacontenedores



Fuente:

http://multimedia.ecuavisa.com/sites/default/files/fotos/2015/03/25/dragado_panamax140813.jpg

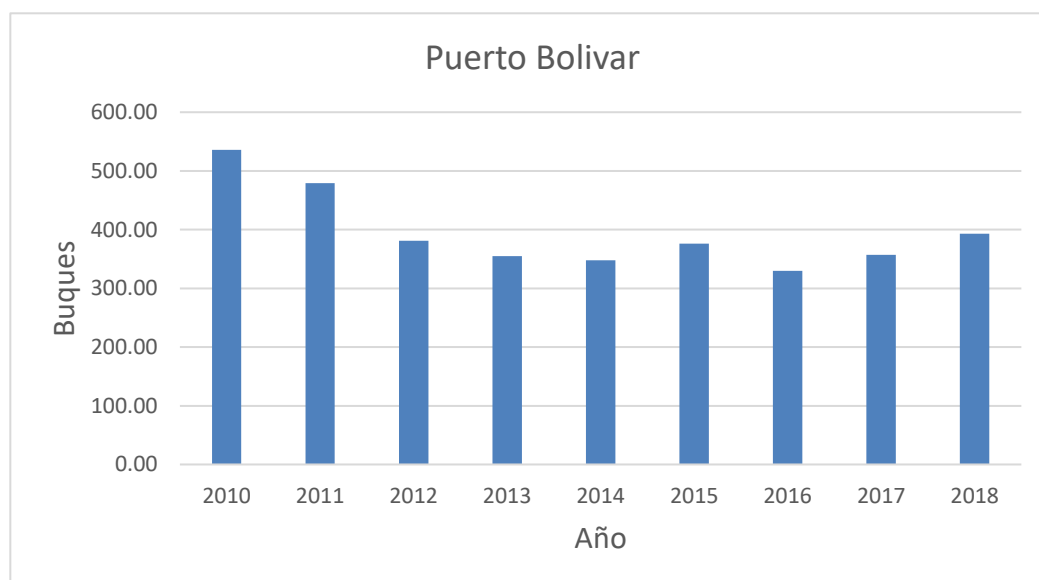
Desde el 2010 hasta el 2018 podemos ver un decrecimiento del -15,18% en la cantidad de buques que arribaron al Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados. También hubo un incremento en la cantidad de contenedores del 83,80% y de toneladas métricas un 44,51% mas en relación con el 2010. Lo que nos indica que entraron buques de mayor capacidad o estos buques entraron con más carga que los anteriores, generando eficiencia en el transporte marítimo.

4.1.1.2 Movilización de carga en el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar y su área de influencia

El Puerto Marítimo de Puerto Bolívar está ubicado en la ciudad de Machala. Desde el 2016 se encuentra concesionado a la empresa turca Yilport por 50 años. Actualmente cuenta con 5 muelles. Según el sistema portuario nacional desde el 2010 hasta el 2018 se movilizaron 3.555 buques, 591.221 contenedores y 16.256.959 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones. La zona de influencia de dicho puerto es el área bananera y el sur del Ecuador, “dispone de gran potencial para convertirse en la puerta de salida de las explotaciones mineras que puedan aparecer en el sur del país.” (Públicas).

Gráfico N° 14

Título: Naves Arribadas - Puerto Marítimo de Puerto Bolívar

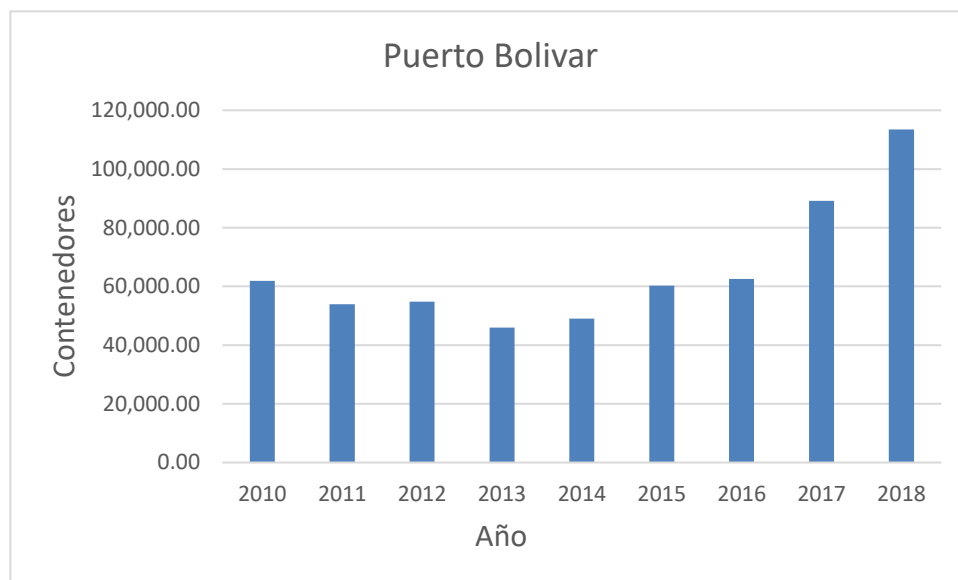


Elaborado por: Autor

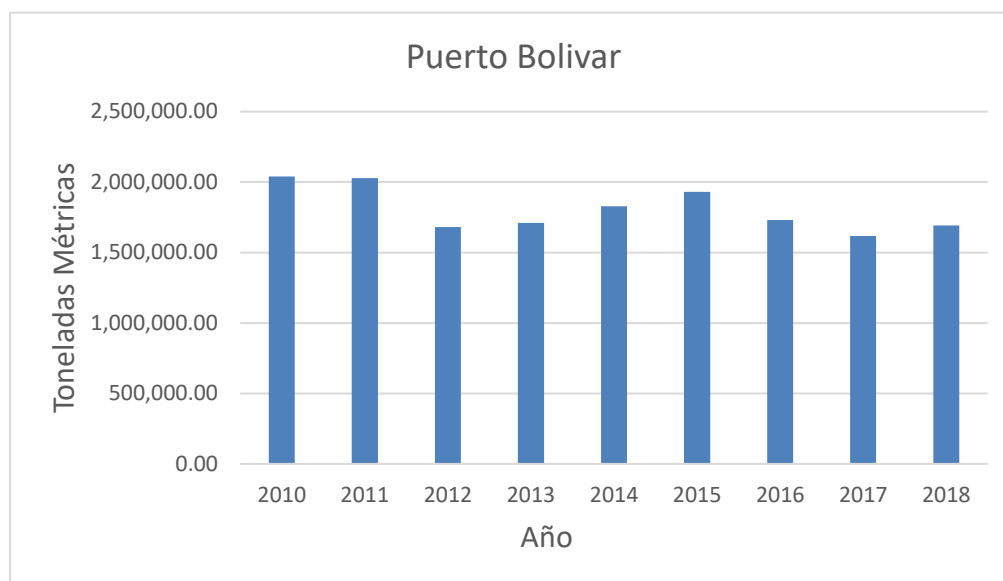
En el año 2010 arribaron 536 buques de tráfico internacional, se movilizaron 61.940 contenedores y se desplazaron 2.040.296 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones. El año siguiente, el 2011 ingresaron 479 buques, un leve descenso del -10,63%

en comparación al período anterior. Se trasladaron 53.943 contenedores entre importaciones y exportaciones, un -12,91% menos que el año pasado y se movilizaron 2.027.259 toneladas métricas de carga, un leve descenso del -0,64% en comparación al 2010. En el 2012 arribaron 381 buques, mostrando un decrecimiento del -20,46% en relación con el período anterior. Se movilizaron 54.814 contenedores de carga, un ligero aumento del 1,61% respecto al año pasado y se trasladaron 1.680.020 toneladas métricas, reflejando una merma del -17,13% en la carga en comparación al 2011.

Seguidamente, en el 2013 ingresaron 355 buques, un -6,82% menos que el año anterior. Se trasladaron 46.022 contenedores de carga, decreciendo un -16,04% en comparación al año pasado y se movilizaron un total de 1.710.872 toneladas métricas entre importaciones y exportaciones, un ligero aumento del 1,84% respecto al período anterior. Para el 2014 arribaron 348 buques, un leve descenso del -1,97% en comparación al año anterior. Se desplazaron 49.080 contenedores, un incremento del 6,64% con relación al año pasado y se trasladaron 1.827.394 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones, reflejando un aumento del 6,81% respecto al período pasado. En el siguiente año, el 2015 ingresaron 376 buques, un 8,05% más que en el año anterior. Se movilizaron 60.207 contenedores, mostrando un incremento del 22,67% en comparación al año 2014. Y se trasladaron 1.929.802 toneladas métricas de carga, un ligero aumento del 5,60% con relación al año previo. Según la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Puerto Bolívar podría seguir expandiendo sus operaciones a provincias cercanas al sur del Ecuador.

Gráfico N° 15**Título: Contenedores Movilizados - Puerto Marítimo de Puerto Bolívar****Elaborado por: Autor**

En el 2016 arribaron 330 buques de tráfico internacional, representando un -12,23% que el período anterior. Se desplazaron 62.536 contenedores entre importaciones y exportaciones, mostrando un leve aumento del 3,87% respecto al 2015 y se movilizaron 1.731.472 toneladas métricas de carga, indicando un descenso del -10,28% con relación al año pasado. Para el 2017 ingresaron 357 buques, reflejando un leve aumento del 8,18% en proporción al año anterior. Se trasladaron 89.164 contenedores de carga, aumentando significativamente un 42,58% en comparación al periodo pasado y se movilizaron 1.617.712 toneladas métricas entre importaciones y exportaciones, mostrando un leve descenso del -6,57% respecto al 2016. En el 2018 arribaron 393 buques según el sistema portuario nacional, siendo un 10,08% más que el periodo anterior. Se desplazaron 113.515 contenedores de carga, reflejando un aumento del 27,31% en relación con el año pasado y se movilizaron 1.692.132 toneladas de carga, representando un ligero aumento del 4,60% respecto al 2017.

Gráfico N° 16**Título: Toneladas Métricas - Puerto Marítimo de Puerto Bolívar****Elaborado por: Autor**

Desde el 2010 hasta el 2018 podemos ver un decrecimiento del -26,68% en la cantidad de buques que arribaron a Puerto Bolívar. En contraste, hubo un incremento en la cantidad de contenedores del 83,27% debido a que la mayoría de la carga del puerto es banano y su transporte se realiza por medio de contenedores refrigerados. En lo que respecta a las toneladas métricas, hubo un decrecimiento del -17,06% en relación con el 2010. Lo que nos indica que hubo una contracción en el comercio para el área de influencia del Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.

Esta contracción se debió en parte a un cambio en la modalidad del transporte de banano que pasó de buques bananeros a portacontenedores para mejorar la logística y calidad del producto. De esta forma se necesitaron menos buques para transportar la carga. Además, la capacidad del Puerto Marítimo de Puerto Bolívar actualmente es limitada, tiene solo 5 muelles construidos y los buques tienen que esperar por muelle. En un futuro próximo esta situación cambiaría debido a la reciente concesión del Puerto Marítimo a una empresa turca, el consorcio Yilport. La empresa invertirá más de 700 millones en el desarrollo del Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.

Figura N° 9

Título: Buque de Dole Portacontenedores



Fuente:

http://www.revistalideres.ec/files/article_main/uploads/2015/12/14/566f40316520c.jpeg

4.1.1.3 Movilización de carga en el Puerto Marítimo de Manta y su área de influencia

El Puerto Marítimo de Manta está ubicado en la ciudad de Manta. Desde diciembre del 2016 se encuentra concesionado a la compañía chilena Agunsa por 40 años. Actualmente cuenta con 2 muelles con capacidad para recibir 4 embarcaciones al mismo tiempo. Según el sistema portuario nacional desde el 2010 hasta el 2018 arribaron 3.722 buques, 7.289 contenedores y 7.046.225 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones. Entre las que se destacan “los gráneles sólidos que son la línea de negocio más fuerte y la que mayores volúmenes de carga se moviliza actualmente a través del Puerto Marítimo de Manta.” (Fluvial) Por medio del Puerto Marítimo de Manta ingresan productos a la provincia del Pichincha. Según la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, el Puerto Marítimo de Manta serviría para el área de influencia de la Amazonía mediante una adecuación de la infraestructura vial.

Figura N° 10

Título: Muelle del Puerto Marítimo de Manta



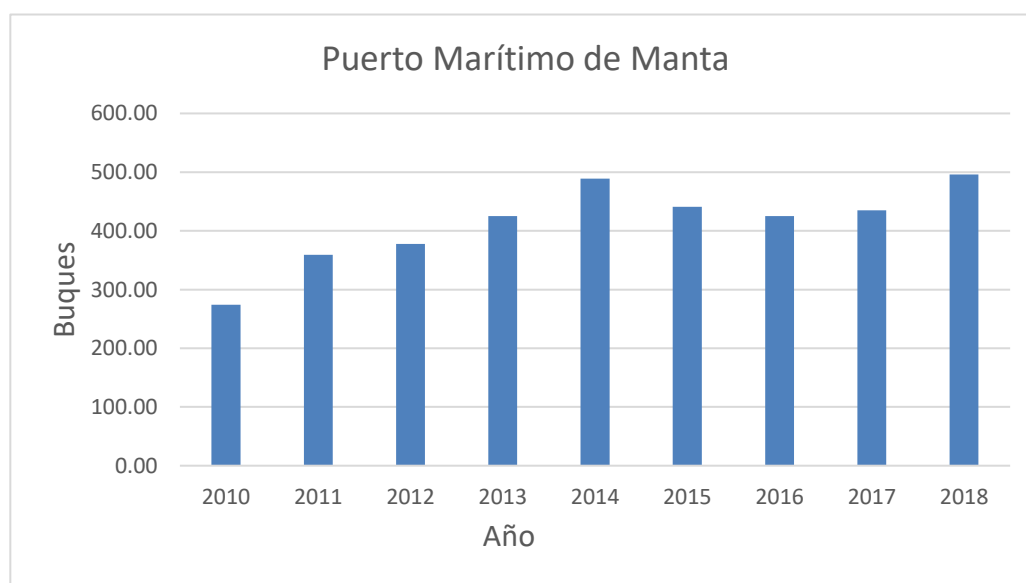
Fuente: <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2012/11/APM-OBTIENE.jpg>

Lo que nos indica que hubo un incremento en el número de naves arribadas al Puerto Marítimo de Manta, entre ellas se encuentran las de turismo.

En el año 2010 arribaron 274 buques de tráfico internacional al Puerto Marítimo de Manta, se movilizaron 3.808 contenedores y se trasladaron 817.539 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones. Para el año siguiente, en el 2011 ingresaron 359 buques, siendo un 31,02% más que el año anterior. Se trasladaron 913 contenedores de carga, mostrando un decrecimiento del -76,02% en comparación al 2010 y se movilizaron 722.840 toneladas métricas, indicando un descenso del -11,58% respecto al período previo. Seguidamente en el 2012 arribaron 378 buques, un leve aumento del 5,29% con relación al año anterior. Se trasladaron 864 contenedores, decreciendo un -5,37% en proporción al año pasado y se movilizaron 761.557 toneladas métricas de carga, representando un leve incremento del 5,36% respecto al 2011.

Gráfico N° 17

Título: Naves Arribadas - Puerto Marítimo de Manta

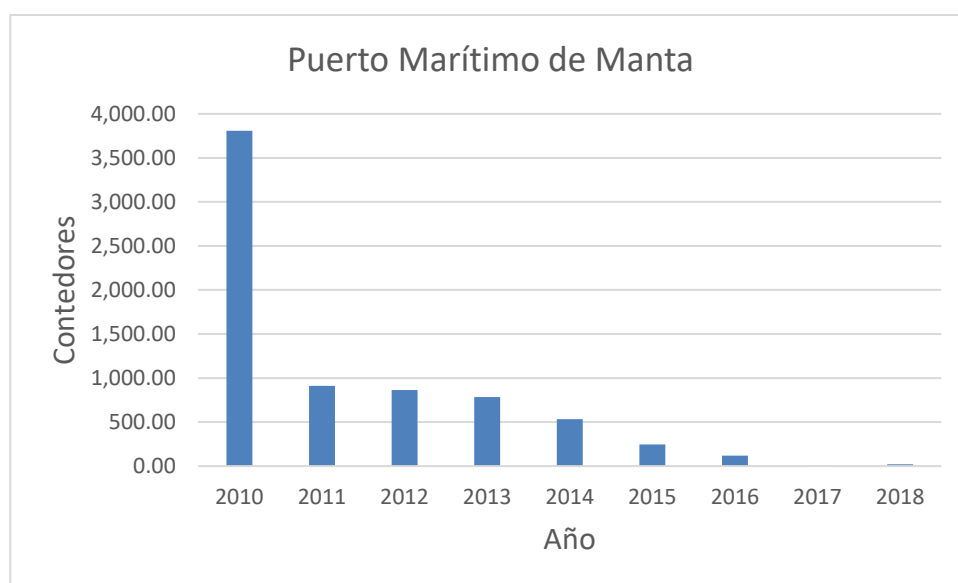


Elaborado por: Autor

Para el año 2013 ingresaron 425 buques, reflejando un aumento del 12,43% con relación al período pasado. Se desplazaron 783 contenedores, siendo un -9,38% menor al año anterior y se movilizaron un total de 817.590 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones, mostrando un ligero incremento del 7,36% en comparación al año pasado. En el 2014 arribaron 489 buques, un 15,06% más que el 2013. Se trasladaron 532 contenedores de carga, descendiendo un -32,06% respecto al año anterior y se desplazaron 815.678 toneladas métricas, siendo un -0,23% menos que el previo período. Posteriormente en el 2015 ingresaron 441 buques, indicando un leve descenso del -9,82% con relación al 2014. Se movilizaron 245 contenedores de carga, siendo un -53,95% en comparación al año pasado y se desplazaron 798.736 toneladas métricas, decreciendo levemente un -2,08% en proporción al año anterior.

Gráfico N° 18

Título: Contenedores Movilizados - Puerto Marítimo de Manta



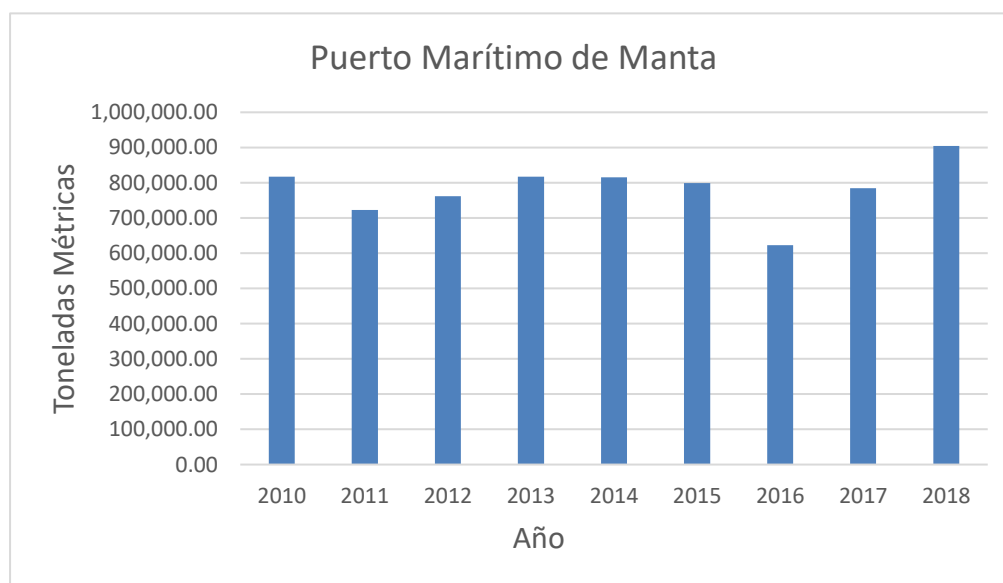
Elaborado por: Autor

Seguidamente en el año 2016 arribaron 425 buques de tráfico internacional, siendo un -3,63% menor al año pasado. Se trasladaron 120 contenedores de carga, decreciendo un -51,02% con relación al previo período y se movilizaron 622.744 toneladas métricas entre importaciones y exportaciones, reflejando un descenso del -22,03% en comparación al año anterior. Para el 2017

ingresaron 435 buques, indicando un leve incremento del 2,35% respecto al 2016. Se desplazaron 4 contenedores, mostrando un gran decrecimiento del -96,67% en proporción al período pasado y se movilizaron 784.776 toneladas métricas de carga, siendo un 26,02% más que el previo año. Por último, en el 2018 arribaron 496 buques, un 14,02% más que en el 2017. Se trasladaron 20 contenedores, reflejando un incremento del 400,00% con relación al año pasado y se movilizaron 904.765 toneladas métricas de carga, indicando un aumento del 15,29% en comparación al período anterior.

Gráfico N° 19

Título: Toneladas Métricas - Puerto Marítimo de Manta



Elaborado por: Autor

Desde el 2010 hasta el 2018 podemos ver un incremento del 81,02% en la cantidad de buques que arribaron a Puerto Marítimo de Manta, esto se debe a que el puerto recibe una gran cantidad de buques de pasajeros. En contraste, hubo un considerable decrecimiento en la cantidad de contenedores del -99,47% mostrando una contracción en las mercancías que se transportan a través del puerto de forma por contenerizada. En lo referente a las toneladas métricas, hubo un aumento del 15,29% en relación con el 2010. Lo que nos indica que hubo un incremento en el comercio para el área de influencia del Puerto Marítimo de Manta.

4.1.1.4 Movilización de carga en el Puerto Marítimo de Esmeraldas y su área de influencia

El Puerto Marítimo de Esmeraldas está ubicado en la ciudad de Esmeraldas, es un puerto multipropósito. Actualmente cuenta con 3 muelles, un muelle principal, otro roll-on roll-off y un muelle de servicios. Según el sistema portuario nacional desde el 2010 hasta el 2018 arribaron 2.136 buques, 518.576 contenedores y 7.123.905 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones. La zona de influencia de dicho puerto es el norte del Ecuador, principalmente las provincias de la sierra.

Figura N° 11

Título: Buque Roll On – Roll Off



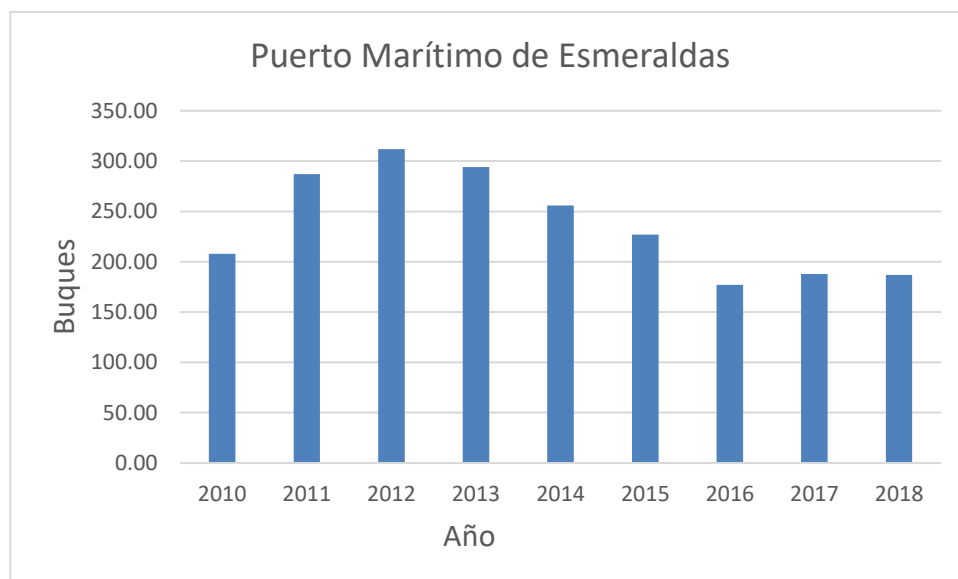
Fuente: Boletín estadístico 2014 subsecretaría de puertos, transporte marítimo y fluvial.

En el año 2010 arribaron 208 buques de tráfico internacional al Puerto Marítimo de Esmeraldas, se trasladaron 62.017 contenedores y se movilizaron un total de 645.514 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones. Seguidamente en el 2011 ingresaron 287 buques, incrementándose un 37,98% en comparación al año anterior. Se desplazaron 66.764 contenedores, aumentando un 7,65% respecto al previo período y se trasladaron 857.350 toneladas métricas de carga, creciendo un 32,82% en proporción al año pasado. Para el 2012, arribaron 312 buques al puerto, siendo un 8,71% mayor que en el 2011. Se movilizaron 86.687

contenedores, reflejando un incremento del 29,84% con relación al año anterior y se trasladaron 1.059.164 toneladas métricas de carga, aumentando un 23,54% respecto al período pasado.

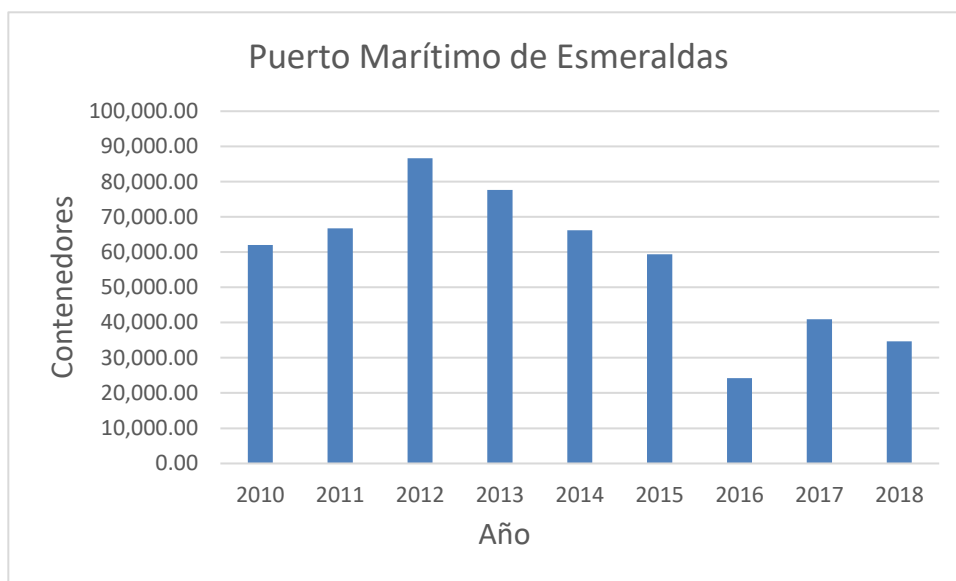
Gráfico N° 20

Título: Naves Arribadas - Puerto Marítimo de Esmeraldas

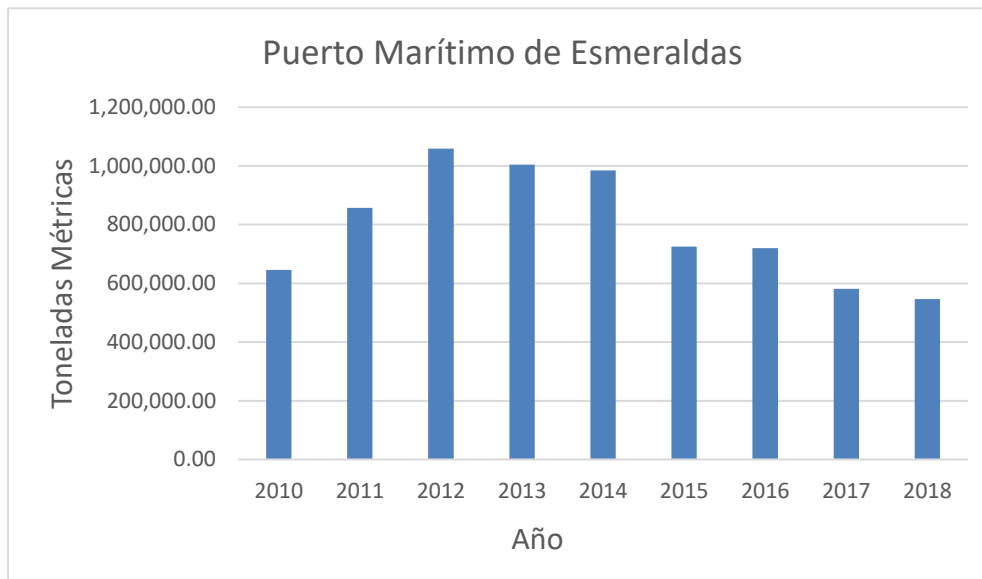


Elaborado por: Autor

Posteriormente en el 2013, ingresaron 294 buques, un leve decrecimiento del -5,77% en comparación al 2012. Se desplazaron 77.621 contenedores, reflejando una merma del -10,46% respecto al período anterior y se movilizaron 1.004.356 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones, disminuyendo un -5,17% con relación al año pasado. Seguidamente en el 2014, arribaron 256 buques, un -12,93% que el previo período. Se movilizaron 66.193 contenedores, contrayéndose un -14,72% respecto al año pasado y se desplazaron 984.810 toneladas métricas de carga, mostrando un leve descenso del -1,95% en proporción al 2013. Para el 2015 ingresaron 227 buques de tráfico internacional, indicando una disminución del -11,33% en comparación al año anterior. Se trasladaron 59.413 contenedores reflejando un descenso -10,24% con relación al año pasado y se movilizaron 725.511 toneladas métricas de carga, siendo un -26,33% en proporción al año 2014.

Gráfico N° 21**Título: Contenedores Movilizados - Puerto Marítimo de Esmeraldas****Elaborado por: Autor**

En el año 2016 arribaron 177 buques de tráfico internacional, mostrando una disminución del -22,03% respecto al previo período. Se desplazaron 24.251 contenedores, disminuyendo un -59,18% en comparación al año pasado y se movilizaron 719.710 toneladas métricas de carga entre importaciones y exportaciones, reflejando un leve descenso del -0,80% con relación al previo período. Seguidamente en el 2017 ingresaron 188 buques, un 6,21% superior al año anterior. Se desplazaron 40.958 contenedores, indicando un aumento del 68,89% en proporción al año pasado y se movilizaron un total de 581.249 toneladas métricas de carga, disminuyendo un -19,24% con relación al 2016. Por último, para el 2018 arribaron 187 buques, un ligero descenso del -0,53% respecto al previo período. Se trasladaron 34.672 contenedores, decreciendo un -15,35% frente al 2017 y se movilizaron un 546.241 de toneladas métricas de carga, indicando una leve disminución del -6,02% en comparación al año anterior.

Gráfico N° 22**Título: Toneladas Métricas - Puerto Marítimo de Esmeraldas****Elaborado por: Autor**

Desde el 2010 hasta el 2018 podemos ver una merma del -10,10% en la cantidad de buques que arribaron a Puerto Marítimo de Esmeraldas. También hubo un voluminoso decrecimiento en la cantidad de contenedores del -44,09% mostrando una contracción en las mercancías que se transportan a través de contenedores. En lo concerniente a las toneladas métricas, hubo una ligera disminución del -15,38% en relación con el 2010. Lo que nos indica que hubo una contracción en el comercio para el área de influencia del Puerto Marítimo de Esmeraldas.

4.1.2 Empresas Operadoras Portuarias de Buques en el Ecuador

En el Ecuador existen 25 empresas Operadoras Portuarias de Buques, todas cuentan con autorización para realizar operaciones. Un Operador Portuario de Buques “es la persona jurídica cuyos servicios técnicos especializados se relacionan con el practicaje obligatorio para el acceso o salida de los Puertos y Terminales Petroleros, o cualquier otra maniobra dentro de zonas Portuarias o Terminales Petroleros.” (Registro oficial N° 301, Quito 2014)

4.1.2.1 Operadores Portuarios de Buques en el Puerto Marítimo de Guayaquil y terminales portuarios habilitados

Actualmente 14 compañías de practicaje están autorizadas para operar en el Puerto Marítimo de Guayaquil y los terminales portuarios habilitados pertenecientes a la jurisdicción de Guayaquil.

Estas compañías son:

1. Compañía De Inspecciones Y Servicios Navales Industriales S.A CISENI
2. Compañía De Prácticos Y Asistencia Portuaria Myapor S.A.
3. Ecuadorian Pilot Services S.A.
4. Guayaquil Pilots "Guapilot" S. A.
5. Harbour Master S.A.
6. Merchant Marine Pilots S.A.
7. Orion Pilots Cia. Ltda.
8. PacificPilots S.A
9. Practicos Canal Services S.A.
10. Servicios Nacionales De Practicaje S.A. SERNAPRA
11. Channelpilot S.A.
12. Servicios Pilotos Portuarios Guayaquil S.A.
13. Trinidad Pilots & Shipping Services S.A.
14. Indesurv & Brokers C.Ltda.

4.1.2.2 Operadores Portuarios de Buques en el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar

Al presente 3 compañías de practicaje están autorizadas para operar en Puerto Bolívar. Estas compañías son:

1. Polaris Pilot Services S.A.
2. Southpilots S.A.
3. Khalets Pilots S A

4.1.2.3 Operadores Portuarios de Buques en el Puerto Marítimo de Manta

Actualmente 6 compañías de practicaje están autorizadas para operar en el Puerto Marítimo de Manta, de las cuales 2 también tienen autorización para operar en el Puerto Marítimo de Guayaquil y sus terminales privados habilitados. Estas compañías son:

1. Guerrero Pilot S.A.
2. Indesurv & Brokers C.Ltda.
3. Maritima Naviera Marnave S.A.
4. Servicios Nacionales De Practicaje S.A. SERNAPRA
5. Manabi Pilots Manpilots S.A.
6. Pacificopilots S.A.

4.1.2.4 Operadores Portuarios de Buques en el Puerto Marítimo de Esmeraldas

En la actualidad 3 compañías de practicaje están autorizadas para operar en el Puerto Marítimo de Esmeraldas. Estas compañías son:

1. Seapilot Cia. Ltda.
2. Golfo S.A. SIEGUASILVA
3. Sumatra S.A.

4.1.3 Agencias Navieras en el Ecuador

Actualmente existen 49 agencias navieras en el Ecuador habilitadas para prestar servicios. 21 son de tráfico internacional, mientras que 26 son de tráfico mixto, entre nacional e internacional, mientras que solo 2 agencias navieras son de tráfico nacional.

4.1.3.1 Agencias que Operan en Guayaquil

Las agencias que operan en el Puerto Marítimo de Guayaquil y en los terminales portuarios habilitados como TriniPuerto, BananaPuerto, Fertisa, entre otros, son:

1. Noe Shipping Agency Cia. Ltda.
2. Transoceanica Compañía Limitada
3. Atlasmarine S.A.
4. Naviera Del Sur S.A. Navisur
5. Representaciones Maritimas Del Ecuador S.A. Remar
6. Bluepac Shipping Agency S.A.
7. Hansamaritime S.A
8. Mediterranean Shipping Company C.A.
9. Pormar Transporte Por Mar S.A.
10. Transporte Y Representaciones Internacionales Tradinter S.A.
11. Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana -Ep Flopec
12. Agencia Tecnico Maritima Tecnisea C. Ltda.
13. Maritima Ecuatoriana Marsec S.A.
14. Naviservicios S.A.
15. Ian Taylor Ecuador Compañía Anonima
16. Agencia Del Pacifico Delpac S.A
17. Greenandes Ecuador S.A.

18. American Marine Corporation Amemasa S.A.
19. Naviera De Servicios Maritimos Navesmar S.A.
20. Bbcecuador Andino C. Ltda
21. T.M.T. Transporte Maritimo Y Terrestre S.A.
22. Agencia Marítima Global MARGLOBAL S.A
23. Andinave S.A.
24. Wanhai Lines Ecuador S.A.
25. Baltic Reefers Ecuador
26. Agencia Naviera Zapata Navizap Cia. Ltda.
27. Hamburg Süd Ecuador S.A.
28. Agencia Naviera Express Network Office Exnetsa S.A.
29. Anditrade S.A.
30. CMA CGM Ecuador S.A.
31. Nautilus Shipping Cia. Ltda.
32. Broom-Ecuador S.A.
33. Hapag-Lloyd Ecuador S.A.
34. King Ocean Ecuador S.A.
35. Maersk Del Ecuador C.A.
36. Agencia Naviera Internacional S.A. Golfoline
37. Citikold S.A.
38. Inchcape Shipping Services S.A.
39. Ecuanautica
40. J.B. Logistic Jobanlog S.A.
41. Navestation S.A.
42. Global Maritime Agency S.A.
43. Logistics -Agency S.A.
44. Servicios Y Agenciamiento Marítimos S&M-Del-Pacifico Cia. Ltda.

4.1.3.2 Agencias que Operan en Puerto Bolívar

Las agencias que operan en el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar son:

1. Representaciones Marítimas Del Ecuador S.A. Remar
2. BLUESHIPPING AGENCY S.A.
3. Agencia Técnico Marítima Tecnisea C. Ltda.
4. Marítima Ecuatoriana Marsec S.A.
5. Naviservicios S.A.
6. T.M.T. Transporte Marítimo Y Terrestre S.A.
7. Agencia Marítima Global MARGLOBAL S.A
8. Baltic Reefers Ecuador
9. Mediterranean Shipping Company C.A.
10. Agencia Naviera Internacional S.A. Golfoline
11. Global Maritime Agency S.A.
12. Agencia Naviera Trading Neptuno S.A.
13. Servicios Y Agenciamiento Marítimos S&M-Del-Pacifico Cia. Ltda.

4.1.3.3 Agencias que Operan en Manta

Las agencias que operan en el Puerto Marítimo de Manta son:

1. Noe Shipping Agency Cia. Ltda.
2. Atlasmarine S.A
3. Transporte Y Representaciones Internacionales Tradinter S.A.
4. Andinave S.A.
5. Agencia Marítima Global MARGLOBAL S.A
6. Ian Taylor Ecuador Compañía Anónima
7. Inchcape Shipping Services S.A.

4.1.3.4 Agencias que Operan en Esmeraldas

Las agencias que operan en el Puerto Marítimo de Esmeraldas son:

1. Representaciones Marítimas Del Ecuador S.A. Remar
2. Agencia Naviera Trading Neptuno S.A.
3. Transporte Y Representaciones Internacionales, Tradinter S.A.
4. Agencia Técnico Marítima Tecnisea C. Ltda.
5. Marítima Ecuatoriana Marsec S.A.
6. Bbcecuador Andino C. Ltda
7. Agencia Naviera Gustavo Zanders Cia. Ltda.
8. Andinave S.A.
9. Anditrade S.A.
10. Agencia Naviera Anchor Shipping S.A.
11. Global Maritime Agency Gloagency S.A.

4.2 Análisis Económico

En el análisis económico realizado, se estima que del 100% del mercado de practicaaje en los Puertos Marítimos de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas la empresa PacificPilots S.A. podría llegar a tener una participación del 20% del mercado en un plazo de 5 años, en base a propuestas realizadas y recibidas que tienen viabilidad de ser aceptadas en los puertos marítimos de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas. Anteriormente las agencias navieras Marglobal y Pormar le han consultado a PacificPilots S.A. si podría prestar sus servicios en los Puertos Marítimos de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas, pero debido a la falta de recursos como los permisos y los prácticos con matrícula habilitada para dichos puertos, no se ha podido prestar el servicio de practicaaje a los puertos antes mencionados. En relación con dicha participación, se ha realizado la proyección de 5 años de costos, gastos e ingresos que derivaría de la nueva operación comercial de la empresa en los Puertos Marítimos de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas. Para la proyección, se utilizó un promedio de los últimos 5 años de arribos y zarpes de buques y su valor aproximado en dólares por cada puerto. Los valores son calculados en base al tonelaje de registro bruto (TRB) de los buques que indica su volumen, por cada TRB se cobra \$0,035 centavos. Se estima comenzar el primer año con una participación del 10% del mercado e incrementar un 2,5% por año hasta llegar al 20% del mercado en 5 años.

Tabla N° 1

Título: Promedio del mercado de practicaaje

Puertos	Buques		Valor en \$	
	100%	20%	100%	20%
Puerto Marítimo de Puerto Bolívar	361	72	\$313.760,07	\$62.752,01
Puerto Marítimo de Manta	457	91	\$461.458,02	\$92.291,60
Puerto Marítimo de Esmeraldas	207	41	\$312.448,78	\$62.489,76

Elaborado por: Autor

4.2.1 Proyección Puerto Marítimo de Puerto Bolívar

La proyección realizada para el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar se basa en un promedio de los últimos 5 años del número de buques que arribaron y zarparon, teniendo un rango desde 6.000 a 30.000 TRB. Para calcular los ingresos se hizo una estimación del total de TRB en relación con el número de buques y sus características según las estadísticas del sistema portuario nacional. Los valores con los que se realizó la proyección se calcularon en base al promedio de ingresos y buques desde el 2014 hasta el 2018. El valor para cobrar por cada TRB es de \$0,035 centavos de dólar. En el 2014 el aproximado de ingresos fue de \$274,841,66, incrementándose un 49% al 2018 con ingresos de \$410.763,20. El valor promedio de ingresos de los 5 años es de \$313.760,07. De igual forma en el 2014 arribaron 348 buques, mostrando un incremento del 12,93% para el quinto año arribando 393 buques. La cantidad promedio de buques que arribaron y zarparon en esos 5 años es de 361.

Tabla N° 2

Título: Promedio del mercado de practicaje en Puerto Bolívar

Puerto Bolívar		
Año	Valor en \$ 100%	Buques 100%
2014	\$274.841,66	348
2015	\$306.762,64	376
2016	\$272.521,31	330
2017	\$303.911,55	357
2018	\$410.763,20	393
Promedio	\$313.760,07	361

Elaborado por: Autor

Una vez calculado el promedio de buques e ingresos en dólares por entradas y salidas, se realizó una proyección a 5 años, iniciando con un 10% del mercado e incrementando anualmente un 2,5% la participación de PacificPilots S.A. hasta llegar al 20% al cabo de 5 años. Se estima comenzar con un aproximado de 36 buques el primer año e ir incrementando la cantidad hasta llegar a un aproximado de 72 buques en 5 años. Los ingresos para el primero año serían

\$31.376,01, proyectando un crecimiento sostenido del 2,5% anual, al final de la proyección en el quinto año se esperarían ingresos de \$62.752,01 por las maniobras de entradas y salidas de los buques.

Tabla N° 3

Título: Proyección de ingresos en Puerto Bolívar

Proyección de Ingresos			
Año	% de Mercado	Valor en \$	# de Buques
Año 1	10%	\$31.376,01	36
Año 2	12,50%	\$39.220,01	45
Año 3	15%	\$47.064,01	54
Año 4	17,50%	\$54.908,01	63
Año 5	20%	\$62.752,01	72

Elaborado por: Autor

También se realizó la proyección de los egresos por la nueva operación comercial en Puerto Bolívar, siendo estos los costos operativos como el pago a prácticos y las tasas portuarias, los gastos administrativos como el alquiler de oficina y servicios básicos, entre otros. Se desarrolló una proyección de los egresos. Los costos operativos son en función de las ventas, en este caso el servicio de practicaje a los buques. Por cada maniobra, se pagará el 55% de las ventas a los prácticos, lo cual equivale a \$ 0,019 centavos por TRB durante los 2 primeros años, desde el tercer año hasta el quinto año se pagará el 60% de las ventas, correspondiendo a \$ 0,021 centavos por TRB. Dentro de los costos operativos también están las tasas portuarias por facilidades al práctico. Por cada maniobra, sea de entrada o salida del buque se paga a Yilport \$70,94 más I.V.A., lo cual equivale al 18,23% del total de las ventas.

Tabla N° 4

Título: Proyección de egresos en Puerto Bolívar

Egresos		
Año	Gastos Administrativos	\$
Año 1	Alquiler de Oficina	\$2.400,00
	Servicios Básicos	\$720,00
	Bono a Práctico	\$2.400,00

	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$240,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$5.720,60
	Pago a Prácticos	\$17.256,80
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
	Total Egresos	\$30.237,41
Año 2	Gastos Administrativos	
	Alquiler de Oficina	\$2.400,00
	Servicios Básicos	\$720,00
	Bono a Práctico	\$2.400,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$240,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$7.150,75
	Pago a Prácticos	\$21.571,00
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
Total Egresos	\$35.981,76	
Año 3	Gastos Administrativos	
	Alquiler de Oficina	\$2.400,00
	Servicios Básicos	\$720,00
	Bono a Práctico	\$2.400,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$240,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$8.580,90
	Pago a Prácticos	\$28.238,41
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
Total Egresos	\$44.079,31	
Año 4	Gastos Administrativos	
	Alquiler de Oficina	\$2.400,00
	Servicios Básicos	\$720,00
	Bono a Práctico	\$2.400,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$240,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$10.011,05
	Pago a Prácticos	\$32.944,81
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
Total Egresos	\$50.215,86	
Año 5	Gastos Administrativos	
	Alquiler de Oficina	\$2.400,00
	Servicios Básicos	\$720,00
	Bono a Práctico	\$2.400,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$240,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$11.441,20
	Pago a Prácticos	\$37.651,21
Otros Egresos		

	Póliza Seguro	\$1.500,00
	Total Egresos	\$56.352,41

Elaborado por: Autor

Dentro de los requisitos para solicitar el permiso de operación en Puerto Bolívar, se requiere una instalación o ubicación de una oficina operativa de la empresa con domicilio en la parroquia urbana de Puerto Bolívar o en la ciudad de Machala. Por tal motivo, dentro de los gastos administrativos consta el alquiler de una oficina en Machala, servicios básicos como luz, agua, teléfono e internet. Para la recepción y entrega de documentos, el práctico que esté dando sus servicios a PacificPilots S.A. también realizará labores de oficina 1 ó 2 veces por semana con horario flexible, recibiendo un bono por dicha labor. Adicional en los egresos consta el pago de una póliza por seguro por responsabilidad civil y un valor inicial de \$2000,00 como inversión por concepto de tramitación en permisos y requisitos, más otros gastos para obtener el permiso de operación en Puerto Bolívar.

Tabla N° 5**Título: Proyección Estado de Resultados a 5 años en Puerto Bolívar**

Proyección Estado de Resultados a 5 años						
	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos						
Ventas	\$ -	\$31.376,01	\$39.220,01	\$47.064,01	\$54.908,01	\$62.752,01
Costo de Ventas						
Costos Operativos	\$ -	\$22.977,41	\$28.721,76	\$36.819,31	\$42.955,86	\$49.092,41
Margen Bruto	\$ -	\$8.398,60	\$10.498,25	\$10.244,70	\$11.952,15	\$13.659,60
Gastos Administrativos	\$ -	\$5.760,00	\$5.760,00	\$5.760,00	\$5.760,00	\$5.760,00
Póliza Seguro	\$ -	\$1.500,00	\$1.500,00	\$1.500,00	\$1.500,00	\$1.500,00
Utilidad Bruta	\$ -	\$1.138,60	\$3.238,25	\$2.984,70	\$4.692,15	\$6.399,60
Utilidad a los trabajadores (15%)	\$ -	\$170,79	\$485,74	\$447,71	\$703,82	\$959,94
Utilidad antes de impuestos	\$ -	\$967,81	\$2.752,51	\$2.537,00	\$3.988,33	\$5.439,66
Impuesto	\$ -	25%	25%	25%	25%	25%
Impuesto a la renta	\$ -	\$241,95	\$688,13	\$634,25	\$997,08	\$1.359,92
Utilidad Neta	\$ -	\$725,86	\$2.064,39	\$1.902,75	\$2.991,25	\$4.079,75
Inversión	\$(2.000,00)	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Flujo Proyectoado	\$(2.000,00)	\$725,86	\$2.064,39	\$1.902,75	\$2.991,25	\$4.079,75

Elaborado por: Autor

La proyección realizada comienza en el año 0 con una inversión inicial de \$2000. En el primer se estima una utilidad de \$725,86 debido a que se comenzaría con el 10% del mercado, paulatinamente esta se incrementaría en 2,5% anual. Para el segundo año la utilidad sería de \$2064,39 notándose un incremento respecto al año anterior. Seguidamente, en el tercer año la utilidad sería de \$1902,75, observándose una disminución respecto al previo periodo, esto se debe a que la proporción del costo de ventas aumenta a partir del tercer año debido a que por cada maniobra el práctico recibirá un 5% extra del total facturado, correspondiéndole un 60% por cada maniobra realizada. En el cuarto año la utilidad sería de \$2991,25 notándose un incremento respecto al año anterior, debido a que se tendría el 17,50% del mercado. Por último, para el quinto año la utilidad sería de \$4079,75, trabajando con el 20% del mercado.

Tabla N° 6

Título: Indicadores Financieros en Puerto Bolívar

Indicadores Financieros	
VAN	\$4.505,96
TIR	75%

Elaborado por: Autor

En base al flujo proyectado a 5 años para la actividad comercial desarrollada en el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar, se desarrollaron los indicadores financieros VAN (valor actual neto) y TIR (tasa interna de retorno) para analizar mejor el proyecto. El VAN es de \$4,505,96 demostrando que existe una ganancia, por lo tanto, es un proyecto viable. Mientras que la TIR es del 75% indicando que el proyecto de tiene una alta rentabilidad.

4.2.2 Proyección Puerto Marítimo de Manta

La proyección realizada para el Puerto Marítimo de Manta está basada en el promedio de los últimos 5 años del número de buques de tráfico internacional que arribaron y zarparon, teniendo un rango desde 6.000 a 30.000 TRB. Para calcular los ingresos se hizo una estimación del total de TRB en relación con el número de buques y sus características según las estadísticas del sistema portuario nacional. Los valores con los que se realizó la proyección se calcularon en base al promedio de ingresos y buques desde el 2014 hasta el 2018. El valor para cobrar por cada TRB es de \$0,035 centavos de dólar. En el 2014 el aproximado de ingresos fue de \$495.132,56, incrementándose un 11% al 2018 con ingresos de \$550.431,89. El valor promedio de ingresos de los últimos 5 años es de \$ 461.458,02. En el 2014 arribaron 489 buques, mientras que en el 2018 arribaron 496 buques, mostrando un ligero incremento del 1,43% al finalizar el quinto año. La cantidad promedio de buques que arribaron y zarparon en esos 5 años es de 457 naves.

Tabla N° 7

Título: Promedio del mercado de practicaje en el Puerto Marítimo de Manta

Puerto de Manta		
Año	Valor en \$ 100%	Buques 100%
2014	\$495.132,56	489
2015	\$408.132,14	441
2016	\$382.021,79	425
2017	\$471.571,72	435
2018	\$550.431,89	496
Promedio	\$461.458,02	457

Elaborado por: Autor

Se hizo un cálculo del promedio de buques e ingresos en dólares por maniobras de entradas y salidas desde el 2014 hasta el 2018. En base a ese promedio, se realizó una proyección financiera a 5 años, iniciando con un 10% del mercado e incrementando anualmente un 2,5% la participación de la empresa PacificPilots S.A. hasta llegar al 20% al finalizar el quinto año. Se

proyecta comenzar con un aproximado de 46 buques el primer año e ir incrementando la cantidad un 2,50% anual hasta llegar a un aproximado de 91 buques en 5 años. Se estima que los ingresos para el primer año serían de \$46.145,80, proyectando un crecimiento sostenido del 2,5% anual, al final de la proyección en el quinto año se estimarían ingresos de \$92.291,60 por las maniobras de entradas y salidas de los buques.

Tabla N° 8

Título: Proyección de ingresos por practicaje en el Puerto Marítimo de Manta

Proyección de Ingresos			
Año	% de Mercado	Valor en \$	# de Buques
Año 1	10%	\$46.145,80	46
Año 2	12,50%	\$57.682,25	57
Año 3	15%	\$69.218,70	69
Año 4	17,50%	\$80.755,15	80
Año 5	20%	\$92.291,60	91

Elaborado por: Autor

También se realizó la proyección de los egresos por la nueva operación comercial en Puerto Marítimo de Manta, siendo estos los costos operativos como el pago a prácticos y las tasas portuarias, los gastos administrativos como un bono al práctico por labores administrativas y gastos varios. Se desarrolló una proyección de los egresos. Los costos operativos son en función de las ventas, en este caso el servicio de practicaje a los buques. Por cada maniobra, se pagará el 65% de las ventas a los prácticos, lo cual equivale a \$0,023 centavos por TRB, contando con máximo 2 prácticos. Dentro de los costos operativos también están las tasas portuarias por facilidades al práctico. Por cada maniobra, sea de entrada o salida del buque se paga al Terminal Portuario de Manta \$70,94 más I.V.A., lo cual equivale al 18,23% del total de las ventas.

Tabla N° 9

Título: Proyección de egresos en el Puerto Marítimo de Manta

Año 1	Gastos Administrativos	\$
	Bono a Práctico	\$2.400,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$240,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$7.838,68
	Pago a Prácticos	\$29.994,77
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
	Total Egresos	\$41.973,45
Año 2	Gastos Administrativos	
	Bono a Práctico	\$2.400,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$240,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$9.798,34
	Pago a Prácticos	\$37.493,46
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
	Total Egresos	\$51.431,81
Año 3	Gastos Administrativos	
	Bono a Práctico	\$2.400,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$240,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$11.758,01
	Pago a Prácticos	\$44.992,16
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
	Total Egresos	\$60.890,17
Año 4	Gastos Administrativos	
	Bono a Práctico	\$2.400,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$240,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$13.717,68
	Pago a Prácticos	\$52.490,85
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
	Total Egresos	\$70.348,53
Año 5	Gastos Administrativos	
	Bono a Práctico	\$2.400,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$240,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$15.677,35
	Pago a Prácticos	\$59.989,54
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
	Total Egresos	\$79.806,89

Elaborado por: Autor

El total de los egresos para el primer año es de \$41.973,45, aumentando al segundo año a \$51.431,81, debido a que se espera un aumento en las ventas de forma anual y el costo de ventas varía en función de las ventas. Para el tercer año se estima un total de egresos por \$60.890,17; mientras que para el cuarto año se esperan egresos por \$70.348,53. Finalmente para el quinto año de la proyección se estiman egresos por un total de \$79.806,89.

Para la recepción y entrega de documentos, el práctico que esté dando sus servicios a PacificPilots S.A. también realizará labores de recepción de documentos, entregas y envíos, estos serán 1 ó 2 veces por semana con horario flexible, recibiendo un bono por dicha labor. Adicional en los egresos consta el pago de una póliza por seguro por responsabilidad civil y un valor inicial de \$2000,00 como inversión por concepto de tramitación en permisos y requisitos, más otros gastos para obtener el permiso de operación en el Puerto Marítimo de Manta.

Tabla N° 10**Título: Proyección Estado de Resultados a 5 años en el Puerto Marítimo de Manta**

Proyección Estado de Resultados a 5 años						
	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos						
Ventas	\$ -	\$46.145,80	\$57.682,25	\$69.218,70	\$80.755,15	\$92.291,60
Costo de Ventas						
Costos Operativos	\$ -	\$37.833,45	\$47.291,81	\$56.750,17	\$66.208,53	\$75.666,89
Margen Bruto	\$ -	\$8.312,35	\$10.390,44	\$12.468,53	\$14.546,62	\$16.624,71
Gastos Administrativos	\$ -	\$2.640,00	\$2.640,00	\$2.640,00	\$2.640,00	\$2.640,00
Póliza Seguro	\$ -	\$1.500,00	\$1.500,00	\$1.500,00	\$1.500,00	\$1.500,00
Utilidad Bruta	\$ -	\$4.172,35	\$6.250,44	\$8.328,53	\$10.406,62	\$12.484,71
Utilidad a los trabajadores (15%)	\$ -	\$625,85	\$937,57	\$1.249,28	\$1.560,99	\$1.872,71
Utilidad antes de impuestos	\$ -	\$3.546,50	\$5.312,88	\$7.079,25	\$8.845,63	\$10.612,00
Impuesto	\$ -	25%	25%	25%	25%	25%
Impuesto a la renta	\$ -	\$886,63	\$1.328,22	\$1.769,81	\$2.211,41	\$2.653,00
Utilidad Neta	\$ -	\$2.659,88	\$3.984,66	\$5.309,44	\$6.634,22	\$7.959,00
Inversión	\$(2.000,00)	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Flujo Proyectado	\$(2.000,00)	\$2.659,88	\$3.984,66	\$5.309,44	\$6.634,22	\$7.959,00

Elaborado por: Autor

La proyección realizada sobre la actividad de practicaaje en el Puerto Marítimo de Manta comienza en el año 0 con una inversión inicial de \$2000. En el primer año se estima una utilidad de \$2.659,88 debido a que se comenzaría con el 10% del mercado de practicaaje, gradualmente esta se incrementaría en 2,5% anual. Para el segundo año la utilidad sería de \$3.984,66 notándose un incremento respecto al año anterior. Seguidamente, en el tercer año la utilidad sería de \$5.309,44, mostrando un incremento sostenido en relación al período previo. En el cuarto año la utilidad sería de \$6.634,22 notándose un incremento respecto al año anterior, debido a que se tendría el 17,50% del mercado. Por último, para el quinto año la utilidad sería de \$7.959,00 trabajando con el 20% del mercado.

Tabla N° 11

Título: Indicadores Financieros en el Puerto Marítimo de Manta

Indicadores Financieros	
VAN	\$12.667,06
TIR	169%

Elaborado por: Autor

En base al Estado de Resultados Proyectado se realizó un flujo proyectado a 5 años para la actividad comercial desarrollada en el Puerto Marítimo de Manta, se desarrollaron los indicadores financieros VAN (valor actual neto) y TIR (tasa interna de retorno) para analizar mejor el proyecto. El VAN es de \$12.667,06 demostrando que existe una ganancia, por lo tanto, es un proyecto viable. Mientras que la TIR es del 169% indicando que el proyecto de servicio de practicaaje en Manta tiene una alta rentabilidad.

4.2.3 Proyección Puerto Marítimo de Esmeraldas

La proyección realizada para el Puerto Marítimo de Esmeraldas está basada en el promedio de los últimos 5 años del número de buques de tráfico internacional que arribaron y zarparon, teniendo un rango de volumen desde 6.000 a 30.000 TRB. Para hacer el cálculo de los ingresos se hizo una estimación del total de TRB en relación con el número de buques y sus características según las estadísticas del sistema portuario nacional. Los valores con los que se realizó la proyección se calcularon en base al promedio de ingresos y buques desde el 2014 hasta el 2018. El valor para cobrar por cada TRB es de \$0,035 centavos de dólar. En el 2014 el aproximado de ingresos fue de \$362.615,95, decreciendo un -15% al 2018 con ingresos de \$306.714,03. El valor promedio de ingresos de los últimos 5 años es de \$312.448,78. En el 2014 arribaron 256 buques, mientras que en el 2018 arribaron 187 buques, mostrando un decrecimiento del -26,95% al finalizar el quinto año. La cantidad promedio de buques que arribaron y zarparon en esos 5 años es de 207 naves.

Tabla N° 12

Título: Promedio del mercado de practicaje en el Puerto Marítimo de Esmeraldas

Puerto de Esmeraldas		
Año	Valor en \$ 100%	Buques 100%
2014	\$362.615,95	256
2015	\$337.275,32	227
2016	\$262.964,41	177
2017	\$292.674,20	188
2018	\$306.714,03	187
Promedio	\$312.448,78	207

Elaborado por: Autor

En base al cálculo del promedio de buques e ingresos en dólares por entradas y salidas, se realizó una proyección a 5 años, iniciando con un 10% del mercado en el primer año e incrementando anualmente un 2,5% la participación de PacificPilots S.A. hasta llegar al 20% al quinto año. Se proyecta comenzar con un aproximado de 21 buques el primer año e ir incrementando la

cantidad hasta llegar a un estimado de 41 buques en 5 años. Los ingresos para el primero año serían \$31.244,88 proyectando un crecimiento continuo del 2,5% anual, al final de la proyección en el quinto año se estiman ingresos de \$62.489,76 por las maniobras de entradas y salidas de los buques.

Tabla N° 13

Título: Proyección de ingresos en el Puerto Marítimo de Esmeraldas

Proyección de Ingresos			
Año	% de Mercado	Valor en \$	# de Buques
Año 1	10%	\$ 31.244,88	21
Año 2	12,50%	\$ 39.056,10	26
Año 3	15%	\$ 46.867,32	31
Año 4	17,50%	\$ 54.678,54	36
Año 5	20%	\$ 62.489,76	41

Elaborado por: Autor

Igualmente se elaboró la proyección de los egresos por la nueva operación comercial de practica en el Puerto Marítimo de Esmeraldas, siendo estos los costos operativos como el pago a prácticos y las tasas portuarias, los gastos administrativos como un bono al práctico por labores administrativas y gastos varios. Se desarrolló una proyección de los egresos. Los costos operativos se calculan en función de las ventas, en este caso el servicio de practica a los buques. Por cada maniobra, se pagará el 55% de las ventas a los prácticos, lo cual equivale a \$0,019 centavos por TRB. Dentro de los costos operativos también están las tasas portuarias por facilidades al práctico. Por cada maniobra, sea de entrada o salida del buque se paga a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas \$221,72 más I.V.A., lo cual equivale al 32,90% del total de las ventas. Al práctico se le pagaría solo el 55% de las ventas, más un bono debido a que los costos operativos aumentan por que las tasas portuarias son más altas en comparación a los otros puertos comerciales del país.

Tabla N° 14

Título: Proyección de egresos en el Puerto Marítimo de Esmeraldas

Año 1	Gastos Administrativos	\$
	Bono a Práctico	\$1.200,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$180,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$10.280,71
	Pago a Prácticos	\$17.184,68
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
Total Egresos	\$30.345,40	
Año 2	Gastos Administrativos	
	Bono a Práctico	\$1.200,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$180,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$12.850,89
	Pago a Prácticos	\$21.480,85
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
Total Egresos	\$37.211,74	
Año 3	Gastos Administrativos	
	Bono a Práctico	\$1.200,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$180,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$15.421,07
	Pago a Prácticos	\$25.777,02
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
Total Egresos	\$44.078,09	
Año 4	Gastos Administrativos	
	Bono a Práctico	\$1.200,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$180,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$17.991,25
	Pago a Prácticos	\$30.073,20
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
Total Egresos	\$50.944,44	
Año 5	Gastos Administrativos	
	Bono a Práctico	\$1.200,00
	Suministros de Oficina/Gastos envío	\$180,00
	Costos Operativos	
	Tasa Portuaria	\$20.561,43
	Pago a Prácticos	\$34.369,37
	Otros Egresos	
	Póliza Seguro	\$1.500,00
Total Egresos	\$57.810,79	

Elaborado por: Autor

La proyección de egresos para el primer año de operaciones de practica en el Puerto Marítimo de Esmeraldas es de \$30.345,40, incrementándose al segundo año a \$ \$37.211,74, debido a que se espera un aumento en las ventas de forma anual del 2,50% y el costo de ventas varía en función de las ventas. Seguidamente para el tercer año se proyecta un total de egresos por \$44.078,09; igualmente se espera un aumento en las ventas y por consiguiente para el cuarto año se estiman egresos por \$50.944,44. Posteriormente para el quinto año de la proyección se calculan egresos por un total de \$57.810,79 teniendo una participación del 20% del mercado del servicio de practica.

Para la recepción y entrega de documentos, el práctico que esté dando sus servicios a PacificPilots S.A. también realizará labores de recepción de documentos, entregas y envíos, estos serán 1 ó 2 veces por semana con horario flexible, recibiendo un bono por dicha labor. Adicional en los egresos consta el pago de una póliza por seguro por responsabilidad civil y un valor inicial de \$2000,00 como inversión por concepto de tramitación en permisos y requisitos, más otros gastos para obtener el permiso de operación en el Puerto Marítimo de Esmeraldas.

Tabla N° 15**Título: Proyección Estado de Resultados a 5 años en el Puerto Marítimo de Esmeraldas**

Proyección Estado de Resultados a 5 años						
	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos						
Ventas	\$ -	\$31.244,88	\$39.056,10	\$46.867,32	\$54.678,54	\$62.489,76
Costo de Ventas						
Costos Operativos	\$ -	\$27.465,40	\$34.331,74	\$41.198,09	\$48.064,44	\$54.930,79
Margen Bruto	\$ -	\$3.779,48	\$4.724,35	\$5.669,22	\$6.614,09	\$7.558,96
Gastos Administrativos	\$ -	\$1.380,00	\$1.380,00	\$1.380,00	\$1.380,00	\$1.380,00
Póliza Seguro	\$ -	\$1.500,00	\$1.500,00	\$1.500,00	\$1.500,00	\$1.500,00
Utilidad Bruta	\$ -	\$899,48	\$1.844,35	\$2.789,22	\$3.734,09	\$4.678,96
Utilidad a los trabajadores (15%)	\$ -	\$134,92	\$276,65	\$418,38	\$560,11	\$701,84
Utilidad antes de impuestos	\$ -	\$764,56	\$1.567,70	\$2.370,84	\$3.173,98	\$3.977,12
Impuesto	\$ -	25%	25%	25%	25%	25%
Impuesto a la renta	\$ -	\$191,14	\$391,92	\$592,71	\$793,49	\$994,28
Utilidad Neta	\$ -	\$573,42	\$1.175,77	\$1.778,13	\$2.380,48	\$2.982,84
Inversión	\$2.000,00)	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Flujo Proyectado	\$(2.000,00)	\$573,42	\$1.175,77	\$1.778,13	\$2.380,48	\$2.982,84

Elaborado por: Autor

La proyección realizada para la prestación del servicio de practicaaje en el Puerto Marítimo de Esmeraldas comienza en el año 0 con una inversión inicial de \$2000. En el primer año se espera una utilidad de \$573,42 debido a que se emprendería con el 10% del mercado de practicaaje, progresivamente este aumentaría un 2,5% anual. Para el segundo año la utilidad sería de \$1.175,77 percibiendo un incremento respecto al año anterior. Consecutivamente, en el tercer año la utilidad sería de \$1.778,13 reflejando un incremento continuo en relación con el período previo. En el cuarto año la utilidad proyectada sería de \$2.380,48 mostrándose un incremento respecto al año anterior, a este punto se contaría con el 17,50% del mercado de practicaaje. Finalmente, para el último año de la proyección la utilidad sería de \$2.982,84 operando con el 20% del mercado.

Tabla N° 16

Título: Indicadores Financieros en el Puerto Marítimo de Esmeraldas

Indicadores Financieros	
VAN	\$2.957,29
TIR	57%

Elaborado por: Autor

A partir del Estado de Resultados Proyectado se realizó un flujo proyectado a 5 años para la actividad del servicio de practicaaje prestado en el Puerto Marítimo de Esmeraldas, se desarrollaron los indicadores financieros VAN (valor actual neto) y TIR (tasa interna de retorno) para analizar mejor el proyecto. El VAN es de \$2.957,29 indicando que existe una ganancia, por lo tanto, es un proyecto factible. Mientras que la TIR es del 57% indicando que el proyecto de servicio de practicaaje en Esmeraldas es rentable para la compañía PacificPilots S.A.

CAPÍTULO 5

PLAN ESTRATÉGICO PARA OPERAR EN PUERTO BOLÍVAR, MANTA Y ESMERALDAS

La empresa PacificPilots S.A. actualmente solo tiene permiso de operación en el Puerto Marítimo de Guayaquil. Es una empresa que se dedica a la prestación de servicios de practica a los buques. Servicio de carácter obligatorio para todas las naves que arriben a puertos ecuatorianos. La empresa desea incrementar su área de prestación de servicios hacia los otros puertos comerciales del Ecuador, los cuales son: el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar, Puerto Marítimo de Manta y el Puerto Marítimo de Esmeraldas. Actualmente solo cubre la demanda de prácticos del Puerto Marítimo de Guayaquil y los terminales portuarios habilitados como TriniPuerto, BananaPuerto, Fertisa que pertenecen a la misma jurisdicción. Debido a los socios comerciales que tiene la empresa en los otros puertos comerciales del Ecuador, es conveniente desarrollar la capacidad de ofertar sus servicios en dichos puertos.

5.1 Análisis FODA

Las variables que miden la situación interna de la empresa son las Fortalezas y las Debilidades. Mientras que las variables que miden la situación externa de la empresa son las Oportunidades y las Amenazas.

5.1.1 Fortalezas:

Las fortalezas que la empresa PacificPilots S.A. tiene respecto a otras empresas de Practicaje en los Puertos de Manta, Puerto Bolívar y el Puerto de Esmeraldas son:

- Los socios comerciales, actualmente la empresa brinda el servicio de practica en Guayaquil a las agencias que operan en dichos puertos.
- Cuenta con más de 20 años de experiencia prestando el servicio de practica de forma intachable. Se han realizado maniobras a buques de gran eslora como el Pucon con 304,14

metros. Actualmente se presta servicio a naves de tráfico nacional de hasta 4400 TRB y a naves de tráfico internacional desde los 15.375 TRB hasta los 73.934 de TRB.

- Presta servicios a empresas transnacionales y nacionales reconocidas como Transfrut Express Limited ,Wan Hai Lines Ltd., X-Press Container Line Ltd., Marin Bulk Limited por intermedio de las agencias Pormar, Marglobal y Ecuánautica.
- Cuenta con herramientas tecnológicas como cartas de navegación digitales, módems para conectarse al buque y a otras naves para así poder tener un mayor control y seguridad sobre la navegación.
- Nuestros prácticos dominan el idioma inglés, mediante el cual se comunican con la tripulación de los buques de tráfico internacional.

5.1.2 Debilidades:

Las debilidades de PacificPilots S.A. respecto a otras empresas de practica en los puertos comerciales de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar son:

- Carece de prácticos propios para poder prestar el servicio de practica en dichos puertos, debido a que cada práctico solo puede tener una matrícula que lo habilite en una sola jurisdicción, por lo tanto, los prácticos que trabajan a través de la empresa en Guayaquil no podrían prestar el servicio en los otros puertos, al menos que cajeen su matrícula a otra jurisdicción.
- Desconocimiento de aspectos técnicos del área específica de los puertos, como: su suelo, posibles variaciones de profundidad que pueda haber en distintos tramos hasta llegar a los puertos, debido a que no ha prestado su servicio con anterioridad en dichas áreas. Pero con las herramientas tecnológicas que posee la empresa puede mitigar esta falencia.
- No posee permisos de operación en dichos puertos, por lo tanto, la prestación del servicio de practica se vería afectada por el tiempo que tome tramitar los permisos necesarios y poner en funcionamiento las directrices indicadas por cada autoridad portuaria u organismo competente.

5.1.3 Oportunidades:

Las oportunidades que la empresa PacificPilots S.A. tiene respecto a prestar sus servicios de practicaje en los Puertos de Manta, Puerto Bolívar y el Puerto de Esmeraldas son:

- Los puertos antes mencionados representan un nicho de mercado no explotado para la empresa, a los que puede apuntar para aumentar sus ingresos y consolidarse como una empresa de practicaje a nivel nacional.
- Alianzas estratégicas con agencias navieras para ofrecer un paquete de servicios de practicaje a nivel nacional o en más de 1 puerto.
- Posibilidad de crecimiento de mercado en dichos puertos, al volverse más atractivos para agencias navieras debido a las concesiones y mejoras realizadas en los puertos con el fin de poder recibir mayor cantidad de buques de tráfico internacional y de gran calado.

5.1.4 Amenazas:

Las amenazas que la empresa PacificPilots S.A. tiene respecto a otras empresas de Practicaje en los Puertos de Manta, Puerto Bolívar y el Puerto de Esmeraldas son:

- La competencia existente en dichos puertos por parte de las otras operadoras portuarias de buques.
- No encontrar disponibilidad de prácticos calificados para que presten sus servicios a PacificPilots S.A.
- Decrecimiento del comercio exterior, generando una contracción de importaciones y exportaciones, haciendo disminuir el movimiento de buques y la demanda de prácticos que se necesiten en los puertos comerciales de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar.
- Reformas políticas y económicas que afecten directa o indirectamente la actividad del practicaje.
- Cambios en las leyes y reglamentos que influyan de forma negativa en la actividad del practicaje.
- Control de tarifas y límites mínimos de tarifas por el servicio de practicaje.

- Plagas que afecten el comercio, epidemias que detengan la economía, desastres naturales que generen un inconveniente en los puertos donde se presta el servicio a los buques.

5.2 Análisis Porter

5.2.1 Amenaza de entrada de nuevos competidores

Actualmente en Puerto Bolívar existen 3 empresas operadoras portuarias de buque que se dedican al practicaaje, en el Puerto de Manta existen 6 empresas de practicaaje y en el Puerto de Esmeraldas existen 3 empresas de practicaaje. La empresa PacificPilots S.A. sería un nuevo competidor en estos puertos comerciales.

Si existe una dificultad para ingresar al mercado en los puertos mencionados, debido a las fuertes barreras de entrada en el área del practicaaje, como los permisos de operación que PacificPilots S.A. debe de obtener como Operador Portuario de Buques.

Adicional, para que PacificPilots S.A. pueda prestar sus servicios en estos puertos comerciales del Ecuador, requiere de prácticos que tengan la autorización y el conocimiento para realizar maniobras en dichos puertos. Las formas en que se pueden obtener nuevos prácticos para la empresa serían por contratación de prácticos locales o que prácticos que prestan sus servicios en Guayaquil, cambien su permiso para realizar maniobras en otro puerto distinto al de Guayaquil.

Existe la posibilidad de que sigan entrando nuevos competidores a ofertar sus servicios de practicaaje en Puerto Bolívar, el Puerto de Manta y el Puerto de Esmeraldas, pero estas compañías se verán en la necesidad de estudiar el mercado existente, realizar las gestiones necesarias para la obtención de permisos de operación y también tendrán que buscar al personal calificado para que realice las actividades de practicaaje.

5.2.2 La rivalidad entre los competidores

En los puertos de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar existen menos empresas de practicaaje y a su vez menos prácticos que en el Puerto de Guayaquil y toda su área de jurisdicción. Esto se debe a que la demanda de prácticos es menor por el tamaño de la actividad que hay en comparación al Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados. Por ello habría menos competencia en dichos puertos. (un mercado muy cerrado). Cabe mencionar que de igual forma los prácticos del Puerto de: Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar son una competencia para PacificPilots S.A. debido a que son los que actualmente prestan el servicio de practicaaje en dichos puertos.

Otro de los factores que inciden en la rivalidad entre competidores es el crecimiento lento del mercado, lo cual afecta directamente el incremento de la cuota de mercado de las empresas, haciendo que se quiten participación del mercado entre las compañías del sector para poder aumentar sus ingresos.

Entre los factores que determinan la rivalidad también se encuentra la falta de diferenciación del servicio ofrecido, el practicaaje consiste en un servicio prestado a la nave, el cual es similar entre las empresas de practicaaje, la diferenciación dependerá de los conocimientos específicos y habilidades como el manejo de idiomas que tenga cada práctico, para brindar un servicio ligeramente diferenciado al de la competencia.

5.2.3 Poder de negociación de los proveedores

Los proveedores en este caso serían los prácticos habilitados que prestan sus servicios en los puertos de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas o los que están disponibles para prestar el servicio de practicaaje. El poder de negociación de los proveedores incluye que ellos puedan imponer su disponibilidad de tiempo para prestar el servicio de practicaaje. Debido a que los horarios de trabajo pueden ser a cualquier hora y cualquier día de la semana incluyendo días festivos. Por ello se debe de llegar a un acuerdo previo con los prácticos que serían los proveedores del servicio para que se turnen en fechas especiales como días festivos.

Otro de los puntos en los que pueden influir los proveedores del servicio de practicaaje es en el precio de sus servicios, los prácticos pueden agruparse y determinar una tarifa mínima por sus servicios, la cual puede ser favorable o no para PacificPilots S.A.

5.2.4 Poder de Negociación con los compradores

En el caso de PacificPilots S.A. los compradores serían las agencias navieras que requieren el servicio de practicaaje para los buques que ellas agencian. El poder de negociación con los compradores es algo limitado para PacificPilots S.A. debido a que hay un precio fijo establecido para la prestación del servicio de practicaaje que se calcula en base al tonelaje de registro bruto de la nave, multiplicando ese valor por 0,035 centavos. Debido a eso hay empresas de practicaaje que bajan sus precios para ser más competitivos en el mercado. Entonces las formas que tiene PacificPilots S.A. de negociar con las agencias navieras son mediante precios y calidad en sus servicios.

Bajo la perspectiva del poder de negociación del cliente de Porter, en este caso las agencias navieras tienen un poder de negociación alto, haciendo que el negocio del practicaaje se vuelva menos atractivo, disminuyendo el potencial de ganancias para el vendedor que son las empresas de practicaaje.

5.2.5 Amenaza de ingreso de productos sustitutos

Los productos sustitutos en este caso serían las nuevas empresas que presten el servicio de practicaaje. Ellos representan una amenaza debido a que el servicio de practicaaje se presta en un mercado cerrado, el cual no se expande a menos que entren nuevas líneas navieras al mercado debido a un incremento del comercio exterior en el sector. Si se crean nuevas empresas de practicaaje estas representarían una amenaza de ingreso de nuevos prestadores de servicio que serían sustitutos a PacificPilots S.A.

Otro de los sustitutos que afectan al servicio del practicaaje son los capitanes autorizados, son los capitanes de los buques que cuentan con un permiso especial para desarrollar las actividades del

práctico. En tanto que aparecen más sustitutos, la demanda y el precio del servicio de practica se pueden hacer más flexible.

5.3 Análisis de entrevistas realizadas a prácticos

Se realizó una entrevista escrita a 13 prácticos marítimos que actualmente prestan sus servicios en el Puerto de Guayaquil y sus terminales privados habilitados. La entrevista constó de 7 preguntas. La intención de la entrevista fue saber la opinión de los prácticos respecto al crecimiento que puede tener el servicio de practica en los puertos comerciales de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas.

Del total de los prácticos entrevistados, el 7,69% tiene ejerciendo la actividad entre 0 y 7 años. El 38,46% ha ejercido la actividad por 8 a 15 años, mientras que la misma proporción de entrevistados el 38,46% ha realizado el servicio de practica por un rango de 16 a 23 años. Solo el 15,38% ha ejercido la prestación del servicio entre 24 y 31 años. Ellos han prestado sus servicios a 14 compañías de practica, algunas disueltas. Las empresas de practica a las que mas prácticos han prestado sus servicios son Ecuadorian Pilot S.A. y PacificPilot S.A.

De los 13 prácticos entrevistados, solo 1 de ellos ha prestado sus servicios en Puerto Bolívar. El 100% de los entrevistados indican que han maniobrado todo tipo de buques como tanqueros, gaseros, portacontenedores, roll on roll off, entre otros.

La quinta pregunta se refiere específicamente al crecimiento de la actividad del practica en los puertos de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas; el 100% de los encuestados considera que si es posible un crecimiento pero que este depende de factores externos como: el comercio exterior, la situación económica nacional, la situación política, la infraestructura y las concesiones portuarias. También se les consultó a los prácticos como ven el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados, el 61,54% consideró que existe un ligero aumento, mientras que el 38,46% considera que el movimiento de mercancías se mantiene igual. La última pregunta fue relacionada al reglamento de practica, si este debía de someterse a cambios o no. El 84,62% indicó que, si debía de haber cambios, mientras que solo el 15,38%

mencionó que no se ameritaban cambios. Los cambios sugeridos fueron: límite de edad, medidas de seguridad, revisión de tarifas y análisis sobre el cupo disponible para prácticos.

5.4 Conclusión de plan estratégico para operar en Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas

Una vez realizados los análisis FODA, Porter y las entrevistas, podemos concluir que existen elementos externos e internos que afectan directamente los planes de ampliación del servicio de practica de PacificPilots S.A. en los puertos comerciales de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas.

También podemos concluir que los aspectos internos son mas fáciles de manejar para poder ofertar el servicio de practica de forma óptima. Mientras que los aspectos externos dependen de terceros y del comercio exterior. Pero la empresa debe de tener la capacidad para poder realizar las negociaciones y gestiones necesarias para el correcto desempeño de las actividades de practica en los puertos antes mencionados.

Los pasos por realizar son crear alianzas estratégicas con las agencias navieras en los puertos para poder ofrecer un servicio atractivo en precio y calidad. Mientras se negocia el servicio que los prácticos habilitados le prestarán a PacificPilots S.A. en los puertos de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas.

CAPÍTULO 6

IMPLEMENTACIÓN Y CONTROL

6.1 Obtención de Permisos de Operación en Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas

Para la obtención del permiso de operación en los distintos puertos comerciales del Ecuador, son las Autoridades Portuarias las que indican cuales son los requisitos que debe presentar la empresa para convertirse en un operador portuario de buques.

6.1.1 Requisitos que solicita Puerto Bolívar

- 1) Solicitud firmada por el Representante Legal, dirigida al Gerente General de la entidad, justificando su petición que le permita desarrollar actividades como OPB.
- 2) Copia certificada del nombramiento vigente del Representante Legal, debidamente inscrito en el Registro Mercantil.
- 3) Copia Certificada de la escritura pública de constitución de la compañía, en cuyo objeto social tenga como actividad la prestación de servicios portuarios.
- 4) Copia certificada de la matrícula vigente, otorgada por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.
- 5) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC).
- 6) Certificado original de cumplimiento de obligaciones y existencia legal emitido por la Superintendencia de Compañías.
- 7) Copia Certificada de la declaración del Impuesto a la Renta del ejercicio fiscal precedente al que recurre a la fecha de presentación de la solicitud. En caso de que la empresa mantenga en activos el valor requerido por la Superintendencia de compañías para la presentación de los Balances auditados, se adjuntaran estos balances. Además, las OP tienen la obligación de presentar al inicio de cada período fiscal la declaración del impuesto a la renta.

- 8) Certificado de cumplimiento de obligaciones tributarias emitido por el SRI.
- 9) Copia certificada de la planilla de aportes al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, del personal de la empresa y copia del comprobante de pago de la última planilla. En caso de ser una empresa recién constituida deberán presentar los avisos de entrada del personal contratado.
- 10) Certificación original emitido por el Tesorero de la Entidad, en el cual conste que a la fecha de la solicitud no está adeudando valor alguno a esta Autoridad Portuaria.
- 11) Lista de precios propuestos, de los servicios portuarios que prestará la empresa en el puerto, adjuntando un cuadro tarifario con mínimo de tres puertos ecuatorianos de los servicios que va a prestar.
- 12) Un estudio técnico económico de costos de los precios presentados.
- 13) Instalación o ubicación de una oficina operativa de la empresa con domicilio en la parroquia urbana de Puerto Bolívar o en la ciudad de Machala, además presentará el recibo del último pago de luz, agua o teléfono, del local sea este propio o en arrendamiento. Se señalará un número telefónico, de fax y correo electrónico, de la localidad.
- 14) Copia certificada del comprobante de pago efectuado a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, por inscripción o derecho anual en el mes de enero del año correspondiente.
- 15) Certificado de Contratación de los servicios a prestar, los cuales serán emitidos por el Representante Legal de la empresa contratante.
- 16) Nómina del personal propio y calificado para la prestación del servicio en el Puerto; adjuntando copia de la matrícula vigente emitida por la Capitanía del Puerto de Puerto Bolívar.
- 17) Lista del equipo de uso portuario.
- 18) Para el caso de las empresas que deseen calificar como operadores portuarios de buques, además de los numerales anteriores deben cumplir con lo siguiente, para

practicaje: Nómina y matrícula vigente de los prácticos, para el puerto donde prestaran el servicio.

6.1.2 Requisitos que solicita el Puerto de Esmeraldas

- 1) Solicitud Dirigida a la Gerencia General de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas; firmada por el representante legal de la empresa.
- 2) Copia de la matrícula para prestar servicios de Operador Portuario de Buque.
- 3) Copia del pago anual a la Subsecretaría SPTMF.
- 4) Listado y copia de las matrículas vigentes que habilite al personal que labora para la empresa operadora, como personal marítimo.
- 5) Copia de las planillas actualizadas de aportaciones al IESS. Adicional de la primera vez entregada para la elaboración del contrato, estas deben de Presentarse mes a mes en el Departamento de Seguridad de APE, en caso de no hacerlo el personal a su cargo se verá imposibilitado de ingresar al recinto portuario.
- 6) Copia del Registro Único Contribuyente (RUC) vigente.
- 7) Póliza de Responsabilidad Civil a favor de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas:
 - Monto para Operadoras de Buque \$100.000
- 8) Póliza de Seguro por accidentes personales.
 - Monto individual por trabajador \$10.000
- 9) Copia notariada del nombramiento del representante legal vigente debidamente inscrito en el Registro Mercantil.
- 10) Copia de los certificados de capacitación de seguridad integral portuaria del personal contratado. En caso de no tener la respectiva capacitación, podrá solicitar a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas la respectiva capacitación en este campo.
- 11) Copia a color de la cedula de identidad del Representante Legal.

12) Entregar lista de precios autorizados a cobrar por los servicios prestados a sus clientes, los mismos que deben ser iguales a los presentados en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

13) Presentación de la Fianza o Garantía Bancaria a favor de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas por valores generados en las operaciones.

14) Pago de tasa por el valor de \$350.00, por concepto de acreditación de servicios como operador portuario, monto que será cancelado por año fiscal, luego de la firma del contrato.

Nota: Presentar documentos con índice y acorde al orden establecido en los requisitos.

6.1.3 Requisitos que solicita el Puerto de Manta

1) Solicitud suscrita por el Representante legal de la Operadora, en la que hará constar los datos de la empresa (dirección, referencia de ubicación, teléfonos, correo electrónico).

2) Una póliza de responsabilidad civil (para cubrir daños a terceros o a las instalaciones de Autoridad Portuaria de Manta) por el monto de \$50.000.

3) Lista de precios.

6.2 Personal Calificado para Servicio de Practicaje

Para el servicio de practicaje en los puertos de Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar, se requerirá de prácticos con matrícula vigente y que estén autorizados por la respectiva autoridad portuaria.

Un práctico autorizado por la autoridad portuaria de Guayaquil no puede prestar sus servicios en otro puerto distinto al Puerto Marítimo de Guayaquil y sus terminales privados habilitados como: TriniPuerto, BananaPuerto, Fertisa, etc.

Debido a eso se contratarían nuevos prácticos domiciliados en el área de Machala, Manta y Esmeraldas para que puedan prestar el servicio de practicaje mediante el OPB PacificPilots S.A.

6.3 Ofrecer servicio de practicaje a empresas relacionadas y nuevas compañías

Actualmente PacificPilots S.A. presta servicio a las siguientes agencias navieras: Pormar Transporte S.A., Agencia Marítima Global MARGLOBAL S.A, EP Flopec y Ecuanáutica. De las cuales la Agencia Marítima Global MARGLOBAL S.A tiene operaciones en el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar y también tiene operaciones en el Puerto Marítimo de Manta. PacificPilots puede ofrecer sus servicios a esta empresa en los distintos puertos donde tiene operaciones. Mientras que también puede ofrecer sus servicios a las otras agencias navieras que brindan servicios en los Puertos Marítimos de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar.

6.4 Recepción de Documentos y Facturación

Para la recepción de los documentos y facturación en Puerto Bolívar se establecerá una oficina en la ciudad de Machala. Mientras que para la recepción de documentos y facturación en el Puerto de Marítimo de Manta y en el Puerto de Marítimo de Esmeraldas un práctico asignado recibirá, entregará y enviará a la oficina de Guayaquil la documentación. Después de cada maniobra los prácticos entregarán en oficina o enviaran a Guayaquil un reporte donde indiquen información sobre el tonelaje de registro bruto de la nave, la hora de arribo, la hora de salida y si hubo alguna novedad. Después la oficina procederá a elaborar la respectiva factura en base al

reporte entregado por el práctico, a la agencia por las maniobras realizadas a las naves. También se procederá a realizar los cobros a las agencias navieras en las ciudades respectivas.

6.5 Pago a Prácticos por Servicios Prestados

A los prácticos que se contrate para la prestación del servicio de practica en los Puertos Marítimos de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar se les procederá a pagar por sus servicios contra factura. Estipulando un valor por tonelaje de registro bruto a pagar a los prácticos que presten sus servicios a PacificPilots S.A. Trabajarán para PacificPilots S.A. mediante la modalidad de un contrato.

CAPÍTULO 7

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1 Conclusiones

- 1) El área del Puerto Marítimo de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados donde la empresa de practicaje PacificPilots S.A. se encuentra prestando sus servicios es una de las que mayor movimiento de carga maneja a nivel nacional.
- 2) El mercado que representan para PacificPilots S.A. los puertos comerciales de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar indicado en esta tesis, es importante para la compañía permitiéndole así expandir sus servicios a nivel nacional y no solo a nivel local como opera en la actualidad.
- 3) Las posibilidades de crecimiento de los puertos marítimos de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas aunque están ligadas a factores externos como el comercio exterior, demuestran que sería oportuno para la compañía PacificPilots S.A. ofertar sus servicios en dichos puertos por el beneficio económico que tendría para la empresa.
- 4) La empresa PacificPilots S.A. se encargaría directamente de realizar las gestiones necesarias para poder realizar operaciones de practicaje en los puertos marítimos de Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas.

7.2 Recomendaciones

- 1) Poner en práctica la implementación de este estudio para poder prestar sus servicios en los puertos comerciales del Ecuador que son el puerto de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar.
- 2) Utilizar la información proporcionada para obtener el permiso de operación en cada puerto y contar con el personal calificado para prestar el servicio.
- 3) Establecer una oficina en Machala y de ser posible en las otras ciudades a las que pertenecen los respectivos puertos para que se pueda implementar y controlar adecuadamente el servicio de practicaje.

4) Entrar a los mercados del practicaaje en los Puertos Marítimos de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar, en un principio por sus actuales socios comerciales, prestándole el servicio de practicaaje a las agencias navieras para las que actualmente presta sus servicios en el Puerto Marítimo de Guayaquil y los terminales portuarios habilitados como TriniPuerto, BananaPuerto y Fertisa.

BIBLIOGRAFÍA

Registro Oficial N° 148, Quito 2007.

Registro Oficial N° 168, Quito 1964.

Registro Oficial N° 257, Quito 1973.

Registro Oficial N° 392, Quito 1964.

Registro Oficial N° 301, Quito 2014.

Resolución N° 2507, Quito 1995.

Resolución N° 494, Quito 1997.

Boletín Estadístico 2014, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Boletín Estadístico 2015, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Boletín Estadístico 2016, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Boletín Estadístico 2017, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Boletín Estadístico 2018, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Oficio N°, MTOP-DDP-15-402-OF, 2015.

OMI Resolución A 159. 1968.

CertiPilot, manual para un reconocimiento transparente de los títulos de bajo de ECVET y EQF.

Malta Maritime Pilots.

Ley de Modernización del estado.

Ley de creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Autoridad Portuaria de Guayaquil <http://www.apg.gob.ec/institucional/historia>

Autoridad Portuaria de Manta <http://www.puertodemanta.gob.ec/quienes-somos/antecedentes>

Autoridad Portuaria de Manta <http://www.puertodemanta.gob.ec/quienes-somos/instalaciones>

Autoridad Portuaria del Puerto Marítimo de Puerto Bolívar

http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=157&Itemid=154

mid=154

ANEXOS

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Wilson Cuadrado

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaaje?

13 años.

2) ¿Con que empresas de practicaaje a prestado servicios?

Ecuadorian Pilot, PacificPilot S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

En Guayaquil y en los todos los terminales privados habilitados.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

Todos los tipos que ingresan al puerto de Guayaquil.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

No conozco la realidad de eso, pero supongo que sí.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Noto que ha habido un crecimiento en el movimiento de mercancías.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento se servicio de Practicaaje en el Ecuador?

Si, algunos cambios, especialmente en las matrices de seguridad de los terminales, que sean analizadas de forma técnica y no comercial.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Wilfrido Chavez Jimenez

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaje?

13 años

2) ¿Con que empresas de practicaje a prestado servicios?

Ecuadorian Pilot, PacificPilot, Chanel Pilot

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

Puerto de Guayaquil

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

De todo tipo, carga general, contenedores, tanqueros, de carga seca, pesqueros.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Si.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Si ha tenido un ligero incremento en carga, pero menor entrada de buques.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaje en el Ecuador?

Si, revisión general, que la autoridad competente regule las tarifas, las tarifas no han cambiado hace más de 20 años.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Ramiro Andrade

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaaje?

22 años

2) ¿Con que empresas de practicaaje a prestado servicios?

Holly Pilots, SERMAPO, Ecuadorian Pilots.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

Solo en el Puerto de Guayaquil y sus terminales privados habilitados.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

Todo tipo de buques

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Si puede haber un incremento, pero hay factores que inciden, el principal es la situación económica del país, solo si esta mejora, mejoraría el comercio del país.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Ha habido un aumento, pero en los buques refrigerados ha decrecido el movimiento, ahora la carga se va en contenedores, principalmente el banano. Eso ha facilitado el embarque, el transporte y el comercio.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaaje en el Ecuador?

Si, considero que las autoridades tienen abandonado al gremio del servicio, porque se inventan normas y matrices de acuerdo con presiones económicas de navieras, hay poca seguridad. Se van en contra de las regulaciones internacionales. En los terminales portuarios no hay control, el espacio en los muelles es muy corto entre los buques.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Patricio Miguel Montoya Gallegos

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaje?

10 años

2) ¿Con que empresas de practicaje a prestado servicios?

Ciseni S.A., Pacificpilots S.A., Merchant Marine Pilot S.A., Guayaquil Pilot S.A., Channel Pilot S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

Solo en Guayaquil y en todos los terminales privados.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

Porta contenedores, Graneleros, de pasajeros, tanqueros, de todo tipo.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Considero que si, todo depende de la infraestructura y el comercio. Mas facilidades por costos de muelles y transporte.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Se mantiene igual, pero han disminuido las embarcaciones, ahora vienen buques más grandes, pero menos unidades de buques.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaje en el Ecuador?

Si, que la autoridad este más atenta por que se terceriza el servicio de practicaje, hay operadoras que se han enriquecido explotando al práctico.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Oscar Peralta

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaje?

Desde el 2007, 14 años

2) ¿Con que empresas de practicaje a prestado servicios?

Ecuadorian Pilot S.A., Merchant Marine S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

En Puerto Bolívar y en Guayaquil.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

Tanqueros, gaseros, de carga general, porta contenedores, roll on - roll off, de pasajeros.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Si, pero es necesario que los prácticos se unan.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Se mantiene igual que en épocas anteriores.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaje en el Ecuador?

Si, algunos, no se cumple el reglamento como está escrito. Debe cambiar, siempre y cuando los cambios se los ejecuten.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Luis Encalada

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaje?

11 años

2) ¿Con que empresas de practicaje a prestado servicios?

Sernapra S.A. y Ciseni S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

Solo en Guayaquil y los terminales privados habilitados.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

De todo tipo, porta contenedores, tanqueros, pesqueros, entre otros. De hasta 305 metros de eslora.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Desconozco la situación de esos puertos.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Aparentemente la gente y empresarios dicen que han bajado. Por mi opinión no es así, lo que ha bajado es la cantidad de naves, antes entraban naves más pequeñas, ahora vienen más grandes de hasta 370 metros de eslora. Eso ha perjudicado el servicio de practicaje.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaje en el Ecuador?

Ningún cambio.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: José Segovia

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaje?

23 años

2) ¿Con que empresas de practicaje a prestado servicios?

Ciseni S.A., Pacificpilot S.A., Holly Pilots S.A., Sernapra S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

En Contecon, Andipuerto, Fertisa, en TPG, Bananapuerto, Puertos de Guayaquil.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

Pesqueros, tanqueros, refrigerados, porta conetendores, graneleros, dragas, etc.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Si, especialmente en Puerto Bolívar en vista que por ahí pueden salir minerales a través de puerto Yilport.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Hasta el primer trimestre del 2020 el movimiento de naves se ha mantenido, el mismo número de naves/trafico. No ha bajado.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaje en el Ecuador?

Si, el cambio que debería ser que como es un servicio público, este delegado a la iniciativa privada y sea controlado y organizado a través de una asociación o corporación, como lo establece la norma internacional A960 emitida por la OMI. También debería revisarse la edad de prestación de servicio del practicaje y el número de plazas de prácticos en cada puerto. Hay un cupo máximo, pero no está hecho en función de la demanda del número de maniobras.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: León Ignacio Zurita Masson

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaje?

23 años

2) ¿Con que empresas de practicaje a prestado servicios?

Pacificpilots S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

En el Puerto de Guayaquil y los terminales privados habilitados.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

Todo tipo de buques, de carga y tanqueros, carga general.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Si puede tener, dependerá del volumen de tráfico y de la infraestructura en esos puertos, con más obras en infraestructura se incrementa el tráfico Marítimo.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

En Contecon hay menor movimiento de buques por sus tarifas, no resulta atractivo económicamente. TPG es el que más carga mueve.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaje en el Ecuador?

No hay sugerencias.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Guillermo Oswaldo Astudillo Orellana

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaje?

26 años

2) ¿Con que empresas de practicaje a prestado servicios?

Myaport S.A., Poli Pilot S.A., Sermapo S.A., Ecuadorian Pilot S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

Solo en el Puerto de Guayaquil y sus terminales privados habilitados.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

Todo tipo de buques.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Si puede ser. Depende de la política.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Ha crecido el movimiento de mercancías en todos estos años.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaje en el Ecuador?

Si, que el practicaje sea normado de acuerdo con las normas de la OMI, ellos recomiendan que el practicaje no sea comercial, no haya libre competencia comercial. También cambios en el área de seguridad y tarifas.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Gonzalo Andrade

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaaje?

16 años

2) ¿Con que empresas de practicaaje a prestado servicios?

Ecuadorian Pilot S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

En el Puerto de Guayaquil y sus terminales privados habilitados.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

De todo tipo, porta contenedores, roll on roll off, carga general, etc.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Si, por la prosperidad del país.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Un ligero aumento.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaaje en el Ecuador?

Si, que los requisitos se cumplan por los nuevos prácticos, pero algunos no cumplen esas condiciones.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Edwin Patricio Paredes Morales

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaaje?

5 años

2) ¿Con que empresas de practicaaje a prestado servicios?

Ciseni S.A., Sernapra S.A., Merchant Pilot S.A., Guayaquil Pilot S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

En Guayaquil y sus terminales privados como Contecon, Fertisa, DP World, muelles pesqueros, etc.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

Todo tipo de buques desde pesqueros, taqueros y barcos porta contenedores hasta de 330 metros de eslora.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Si puede, es cuestión de un tema político y organización.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

TPG incremento en movimiento, cada terminal se maneja con las agencias navieras. Por cuestión de costos.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaaje en el Ecuador?

Si, algunos, alguna consideración en el límite de edad, socializado con el gremio.

Personalmente fue complicado que me den la autorización para ser practico.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Alonso Moscoso

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaje?

18 años

2) ¿Con que empresas de practicaje a prestado servicios?

Asociación de prácticos, Ecuadorian Pilot S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

Solo en Guayaquil y los terminales privados habilitados

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

Todo tipo de buques desde pesqueros, carga general, fragatas de guerra, etc.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

El practicaje está ligado al crecimiento del comercio, si eso crece, crece el practicaje.

Depende de la situación económica nacional.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Si hubo un crecimiento, bajo, pero algo.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaje en el Ecuador?

Un tema delicado, pero depende de la parte administrativa – gubernamental, influenciada por los grupos económicos/comerciales, de acuerdo con presión política y económica.

Entrevista escrita a Prácticos Marítimos

Nombre: Alfredo Gómez

1) ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del practicaje?

26 años

2) ¿Con que empresas de practicaje a prestado servicios?

Sernapra S.A., Merchant Marine Pilot S.A., Separbusa, AcruxPilot S.A., PacificPilots S.A.

3) ¿En qué puertos ha prestado sus servicios?

Solo en Guayaquil y sus terminales privados habilitados.

4) ¿Qué tipo de buques ha maniobrado?

Carga general, porta contenedores, graneleros, tanqueros, pasajeros, pesqueros, roll on roll off, entre otros.

5) ¿Considera usted que el servicio de practicaje puede tener crecimiento en los puertos comerciales de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas?

Si, se incrementa en la medida que el comercio de importación y exportación se incrementa.

6) ¿Cómo ve el movimiento actual de mercancías en el Puerto de Guayaquil y sus terminales portuarios habilitados?

Se mantiene igual según sus actividades, hay menor ingreso de pesqueros y tanqueros.

7) ¿Sugiere algún cambio en el reglamento de servicio de Practicaje en el Ecuador?

Si, debe ser revisado.