

TRABAJO DE CONCLUSIÓN DE CARRERA

MARIA VERONICA ARREAGA RAMIREZ

“APOYO AL SECTOR CAMARONERO EN EL ESTERO
DE SANTA ROSA Y ARCHIPIELAGO DE JABELI DE
LA PROVINCIA DEL ORO.”

Guayaquil, Diciembre del 2011



Trabajo de Conclusión de Carrera (TCC) presentado como requisito parcial para la obtención del título de Ingeniería en Administración y Desarrollo Portuario.

INDICE	Página
Agradecimiento.....	12
1. Introducción.....	9
1.2. Objetivo	11
1.2.1 Objetivo General	11
1.2.2 Objetivo Especifico	11
Capítulo I 1.3 El Problema	12
1.3.1.1 Tema de Investigación.....	12
1.3.1.2 Planteamiento del Problema.....	12
1.3.1.3 Análisis Crítico.....	14
1.3.1.4 Prognosis	22
1.3.1.5 Formulación del Problema.....	23
1.3.1.6 Interrogantes de la Investigación.....	24
1.4 Oportunidad del Objetivo.....	32
1.4.1 Viabilidad del Objetivo.....	32
1.4.2 Importancia del Objetivo.....	34
1.4.3 Plan o delineamiento de la investigación	34
1.4.4.2 Información Macroeconómica de Mercado Estudiado	36
.....	
Capítulo II 2. Marco Teórico.....	38
2.1 Antecedentes Investigativos.....	38
2.1.1 Análisis de la situación Actual	38
2.2 Fundamentación Filosófica.....	41
2.3 Fundamentación Legal.....	46
2.4 Hipótesis	47
2.5 Señalamiento de variables de la Hipótesis.....	47
2.5.1 Variable Independiente.....	47
2.5.2 Variable Dependiente.....	47
2.6 Aplicaciones Teóricas.....	47
2.6.1 Innovación y Competitividad.....	47
2.6.7 Aspectos Claves.....	47
2.6.7.1 Costos Generalizados del Transporte.....	49
2.6.7.2 Objetivo económico de los Puertos.....	50
2.7 Funciones Logísticas.....	51
2.7.1.1 Estudio del Hinterland.....	51
2.7.1.2 Hinterland.....	52
2.7.1.3 Transporte.....	53
2.7.1.4 Tecnología.....	53
Capítulo III 3 Aplicaciones de intermodalidad	56
3.1 Intermodalidad.....	56
3.1.1 Definición del Transporte Intermodal.....	56
3.1.2 Conectividad Intermodal	57
3.1.3 Interconexiones de intermodalidades del	57
Transporte.....	
3.1.4 Cadena de Valor	58
3.1.4.1 Medios	58
3.1.4.2 Materiales de Apoyo.....	58
Capítulo IV 4. Factores de medición de la Cadena Logística.....	63
4.1 Facilidades Logísticas del Puerto.....	63
4.2 Distancia Económica.....	63

Capítulo V	5. Objeto de Estudio.....	65
	5.2 Archipiélago y Punta de Jambelí.....	66
	5.3 Archipiélago de Jambelí.....	67
	5.4 Fondeadero.....	68
Capítulo VI	6. Análisis de Productividad de la Provincia Camaronera de la Provincia del Oro.....	69
	6.1 Tabla Estadística y Análisis.....	69
Capítulo VII	7. Proceso Logístico de la Empacadora.....	73
	7.3 Infraestructura de la Empresa “Mar Ecuador”.....	79
	7.4 Proceso Logístico de la Empacadora.....	80
	8. Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.....	84
Capítulo IVV	9. Análisis del Flujo Portuario.....	95
Capítulo X	10. Análisis de la Encuesta.....	107
Capítulo XI	11. Acciones estratégicas a ser implementadas.....	110
Capítulo XII	12. Conclusiones y Recomendaciones.....	114
Capítulo XIII	13. Bibliografía.....	117
Capítulo XIV	14. Glosario de Términos.....	119
Capítulo XV	15. Anexos.....	122

DECLARACION DE AUTORIA

Yo, María Verónica Arreaga Ramírez declaro ser el autor exclusivo del presente Trabajo de Conclusión de Carrera.

Todos los efectos académicos y legales que se desprendieren de la misma son de mi responsabilidad.

Por medio del presente documento cedo los derechos de autor a la Universidad del Pacífico –Escuela de Negocios – para que pueda hacer uso del texto completo de este Trabajo de Conclusión de Carrera “APOYO LOGISTICO AL SECTOR CAMARONERO EN LA ZONA DEL ESTERO DE SANTA ROSA Y ARCHIPIELAGO DE JAMBELI EN LA PROVINCIA DEL ORO” con fines académicos y/o de investigación.

Guayaquil 6 de Diciembre del 2012

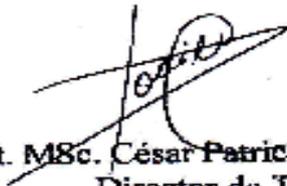


María Verónica Arreaga Ramírez.
Autor intelectual de TCC.

CERTIFICACION

Yo, Cmdt. MSc. César Patricio Padilla Mera, profesor de la Facultad del Mar de la Universidad Del Pacifico, como Director del presente Trabajo de Conclusión de Carrera, certifico que la señorita María Verónica Arreaga Ramírez, egresada de esta Institución, es autora exclusiva del presente trabajo, el mismo que es autentico, original e inédito.

Guayaquil, Enero 28 del 2012.



Cmdt. MSc. César Patricio Padilla Mera
Director de TCC

DOCUMENTO DE CONFIDENCIALIDAD

La Universidad Del Pacífico, se compromete a no difundir públicamente la información establecida en el presente Trabajo de Conclusión de Carrera "APOYO AL SECTOR CAMARONERO EN EL ESTERO DE SANTA ROSA Y ARCHIPIÉLAGO DE JAMBELÍ DE LA PROVINCIA DEL ORO", de autoría de María Verónica Arreaga Ramírez, en razón que éste ha sido elaborado con información confidencial.

Cinco copias digitales, de este Trabajo de Conclusión de Carrera quedan en custodia de la Universidad Del Pacífico, las mismas que podrán ser utilizadas para fines académicos y de investigación.

Para constancia de este compromiso, suscribe

Guayaquil, 9 de enero de 2012



Mario Alberto Palacios Moreno
DECANO FACULTAD DEL MAR

AGRADECIMIENTO:

Quiero agradecer en primer lugar a Dios por haberme permitido el cumplir con esta primera fase de mi vida.

A mi querida y hermosa madre, por su apoyo incondicional porque ah sido un pilar fundamental en mi vida, a quién elogio y admiro tanto, quien me llenado de mucho amor y entrega, y ha sido ejemplar en mi vida.

A mi amado padre quién con ahínco y esmero siempre me ha brindado su apoyo y su amor.

A mi querida hermanita mayor, quién ha estado presente en mi vida brindándome su apoyo moral e incondicional.

A mi familia, quiénes siempre han estado a lo largo de mi vida impulsándome y así mismo siendo parte de mi vida.

A, aquellos profesores de quienes he aprendido a través de sus enseñanzas, y así mismo han entregado su vida con vocación, y sin egoísmos han transmitido sus enseñanzas; y a su vez han sido parte de mi formación profesional; y en especial aquellos profesores que fueron más que un profesor, una escuela y una enseñanza de vida, que más allá de cumplir el rol de un catedrático, han sido motivadores y guías en mi aprendizaje.

“El que ama lo que hace está benditamente condenado al existo”

Séneca.

1. INTRODUCCION

El Camarón en el Ecuador tuvo inicios en la Provincia del Oro, pero en la actualidad pese a ser uno de los pioneros y uno de los segundos productores del Ecuador, no se procesa en la Provincia del Oro, tenemos un Hinterland de Prospectiva creciente, pero son escasas las procesadoras del Camarón Orense.

Tuvo inicios en el año 1968, en las cercanías de Santa Rosa, provincia de El Oro, cuando un grupo de empresarios locales dedicados a la agricultura empezaron la actividad al observar que en pequeños estanques cercanos a los estuarios crecía el camarón. Para 1974 ya se contaba con alrededor de 600 ha dedicadas al cultivo de este crustáceo.

La verdadera expansión de la industria camaronera comienza en la década de los 70 en las provincias de El Oro y Guayas, en donde la disponibilidad de salitres y la abundancia de postlarvas en la zona, hicieron de esta actividad un negocio rentable.

Las áreas dedicadas a la producción camaronera se expandieron en forma sostenida hasta mediado de la década de los 90, donde no sólo aumentaron las empresas que invirtieron en los cultivos, sino que se crearon nuevas empacadoras, laboratorios de larvas y fábricas de alimento balanceado, así como una serie de industrias que producen insumos para la actividad acuícola.

Como está situada en las cercanías de la costa Pacifico cuenta con un Puerto privilegiado de un HINTERLAND favorecido que por años ha sido desaprovechado

al no ser utilizado el Puerto Marítimo de la Provincia tenemos una barrera cultural al exportar solamente Banano, y a consecuencia de ello se generan pérdidas económicas que deja percibir el Puerto, las plantas procesadoras incurren en costes elevados al no utilizar el Puerto de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

De la producción total que se genera en el País el 34% lo produce al acuicultura, por ello es necesario la búsqueda de la solución para el fomento de la exportación mediante procedimientos adecuados que generen mejoras en la cadena logística del sector camaronero, aumentando plantas procesadoras que permita el desarrollo de un recurso económico tan importante como lo es el Camarón.

En las economías globales, las exigencias del mercado generan mayores competencias en la comercialización, por ende un puerto puede influenciar de manera significativa en el coste final de un producto, por ello cualquier estrategia económica de exportación deberá de considerarse el funcionamiento y organización de los puertos.

En el ámbito de política económica y social, la definición de competitividad debe estar relacionada directamente con metas socioeconómicas. En este sentido, la competitividad se refiere a “las condiciones de intercambio que generan una mayor ganancia para las organizaciones económicas dedicadas al comercio, que, en retorno, resultan en un incremento del ingreso real recibido y de las condiciones de vida de los trabajadores en el área socioeconómica designada, y crecimiento económico estable a largo plazo para las organizaciones económicas y la región geográfica designada.”

1.2 Objetivo.

1.2.1 Objetivo General:

Desarrollar herramientas técnicas con el propósito de mejorar sus canales de procesamiento y distribución del camarón orense, potencializando el Hinterland del sector productivo y así generar facilidades del comercio e impulso al crecimiento de las exportaciones del sector camaronero.

1.2.2 Objetivo Especifico:

- Estudiar la cadena logística camarón Orense para brindar soluciones efectivas que generen un impulso y crecimiento del sector productivo.
- Detectar cuáles son las falencias del sector productivo del Camarón Orense con la finalidad de generar técnicas apropiadas que generen soluciones y con ello puedan implementar buenas prácticas que les permitan optimizar sus recursos, y así impulsar las exportaciones en la provincia del Oro.

CAPITULO I

1.3 EL PROBLEMA

“El empleo de un sistema logístico inapropiado del Sector Camaronero en las zonas del Archipiélago de Jambelí y Estero de Santa Rosa ha generado pérdidas económicas a la Provincia del Oro”.

1.3.1.1 Tema de Investigación.

“Apoyo logístico al sector camaronero en el Archipiélago de Jambelí y estero de Santa Rosa”.

1.3.1.2 Planteamiento del problema.

En América Latina el camarón se ha visto infectado por la mancha blanca en un 90% de los países, aunque ventajosamente las condiciones climáticas del Ecuador han hecho que nos veamos privilegiados de una producción con grandes volúmenes de crecimiento; las buenas prácticas y las exigencias de los compradores han hecho que el sector adquiriera innovación e invención tecnológica para el procesamiento

Algo que es muy característico en el Camarón Orense es que el agua posee **micro nutrientes como lo es el Sílice**, que es una propiedad nutritiva para la formación de algas, y esto crea la formación de la actividad primaria algas (diatomeas), haciendo de un hábitat para el cultivo del Camarón, ya que la productividad depende del componente de la calidad de Agua.

En las costas del Archipiélago de Jambelí y estero de Santa Rosa posee una buena productividad para el camarón por las condiciones propias de la calidad de Agua en la Provincia del Oro, esto es importante destacar ya que es un producto que tiene un gran potencial de crecimiento, además de que somos el segundo productor Camaronero del País.

Todos estos atributos cualitativos y cuantitativos en producción deben de ser considerados para mejorar las prácticas en la comercialización del Producto, ya que actualmente no se exporta por la Provincia del Oro, y esto ha sido a causa de procesos logísticos ineficientes que producto de ello han generado pérdidas económicas al sector.

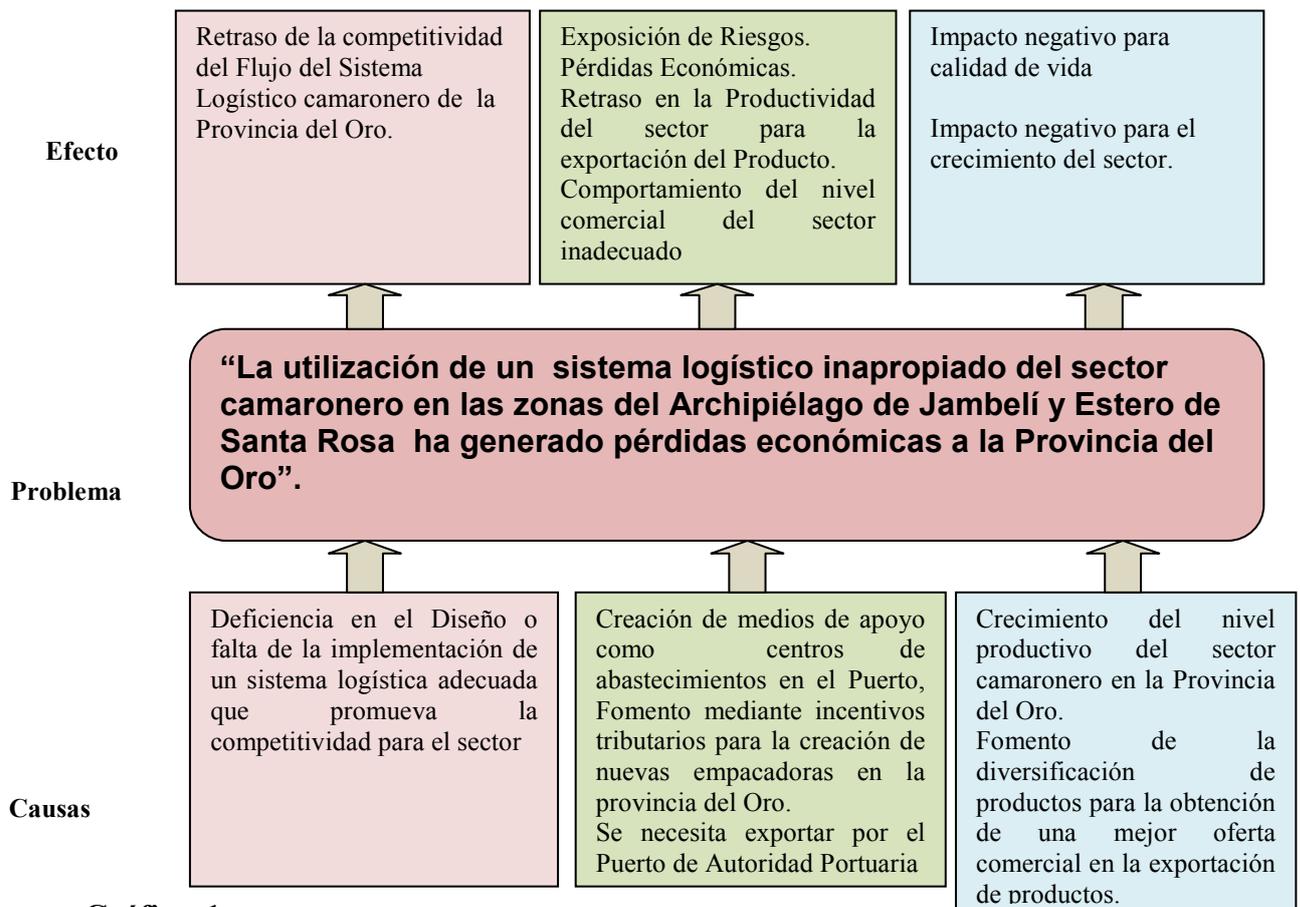


Gráfico. 1

El Gráfico 1 contiene la descripción del problema, sus causas y los efectos que conlleva la utilización de un sistema logístico inapropiado del sector camaronero en las zonas del Archipiélago de Jambelí y Estero de Santa Rosa, al no tener un centro de Distribución, no se realiza un procesamiento de transformación ni empaquetado del Producto debido a la falta de un centro de distribución y plantas de Procesamiento dentro del Puerto Marítimo de Autoridad Portuaria.

1.3.1.3 Análisis Crítico.

En el litoral ecuatoriano se asientan alrededor de 3295 predios que en conjunto suman un total de 202.382,15 has. destinados al cultivo de camarón, de los cuales: 473 predios legales corresponden a camaroneras ubicadas en Tierras Altas con Acuerdos Ministeriales, y 979 ubicadas en zona de playa y bahía con Acuerdos Interministeriales, los mismos que en conjunto suman una superficie de 125.394,99 has.

De acuerdo a la resolución expedida hasta el presente año del conjunto de predios en el litoral Ecuatoriano conformado por 473 predios legales camaroneros, de los cuales 109 predios corresponden a la Provincia del Oro representados por el 0,23 % que equivales a las camaroneras en la Provincia del Oro ubicadas en tierras altas con Acuerdos Ministeriales los mismos que tienen un rendimiento por Hectárea de 0,18%

De las camaroneras en trámite de regulación 257 corresponden a la Provincia del Oro con un total del 0,31 por ciento con una superficie aproximada de 4905,61

equivalente a las piscinas de cultivos del camarón orense del cual obtiene un nivel de rendimiento del 0,22 por ciento.

Las camaroneras sin documentación legal ni autorización para ejercer la actividad acuícola corresponden a un conjunto de 1019 predios camaroneros siendo 673 camaroneras de la Provincia del Oro equivalente a un 15% correspondiente del total de predios camaroneros con una superficie aproximada del 13322,72 que corresponden al 22 % de la producción por Hectárea del Camarón Orense.

Así mismo, los números de predios que han solicitado nuevas concesiones en la provincia del Oro con un total de 29 , incrementándose en el periodo 2009 con un total de 412, pese a la crisis mundial la demanda tuvo un impacto positivo incrementándose con una tendencia positiva en el 2010 aumentando en un total de 777 predios de cultivos camaroneros. De acuerdo al análisis en el periodo 2008 no se registraron nuevas concesiones aunque para el siguiente año pese a la crisis hubo un aumento progresivo que se registro en un 0,28 %, pero al final el periodo fiscal decayó en un 21% en el periodo 2010. Desde el periodo 2009 al 2010 hubo un aumento significativo del 0,25 % en nuevas licitaciones para el establecimiento de nuevas concesiones para nuevas camaroneras en la Provincia del Oro lo cual es significativamente bueno ya que a pesar de la crisis que se generó en el periodo 2009 el sector demostró un rendimiento del 21% en términos porcentuales.

Así mismo, del conjunto total destinados al cultivo del camarón del litoral poseen un total 979 camaroneras ubicados en zona de Playa y Bahía con Acuerdos Interministeriales de los cuales la Provincia del Oro posee 340 predios camaroneros siendo equivalente al 34% del total que posee el camarón orense con una superficie

del 17.035,71 siendo equivalente a nivel de productividad que posee la Provincia del Oro del 0, 23 %.

En la Provincia del Oro el 34% de la producción camaronera Orense pertenece a la producción de cultivos generada en las zonas interministeriales ubicadas en playas y bahías, pese a ello el sector pesquero de camarón artesanal es tradicionalmente el de menor atención, las operaciones en la manipulación de la carga es inadecuado, el sistema de transporte tiene una mala administración de recursos especialmente en los procesos de operación logística , y transporte de la carga, sin embargo este conjunto de predios camaroneros utilizan transporte marítimo en barcazas para trasladar la carga , lo que significa que el 34% de producción generada en las camaroneras orenses ubicadas en playas y bahías descargan su producción en el puerto artesanal pesquero para luego ser transportada en modalidad terrestre hasta su planta procesadora en donde tendrá lugar a ser manufacturada para transformarla a un producto de consumo exportable.

Dentro del compendio de los agentes que operan en la dinámica del sector camaronero tenemos del Continente: Camaroneros (comerciantes mayoristas), descabézales (intermediarios), empacadoras (exportadoras).

De aquí emerge el producto para ser procesado, y como es el procedimiento tradicional , el camarón que es extraído desde las fincas camaroneras por vía terrestre hasta la planta procesadora es ahí donde inicia el proceso de manufactura o semimanufactura, que es la actividad del sector secundario de la economía , o del sector fabril, de modo que la problemática es en el proceso de transformación del

producto que al ser procesado, transformado , y empacado el producto para su consumo , al momento de ser distribuido teniendo las ventajas de exportar directo , no se está utilizando las facilidades logísticas del puerto , porque no se exporta en primer lugar por Puerto Bolívar porque todo el camarón orense es transportado por modalidad terrestre hasta Guayaquil para ser exportado y en segundo lugar porque aun no se han abierto y en tercer lugar por las limitaciones que posee el puerto debido a la falta de una gestión de procesos integrales en el puerto , desde el Puerto marítimo de Guayaquil.

ESTADISTICAS

Descripción	%
Descabezadores	52
Empacadores	42
Sin procesamiento	5
Distribución local	1
Total	100

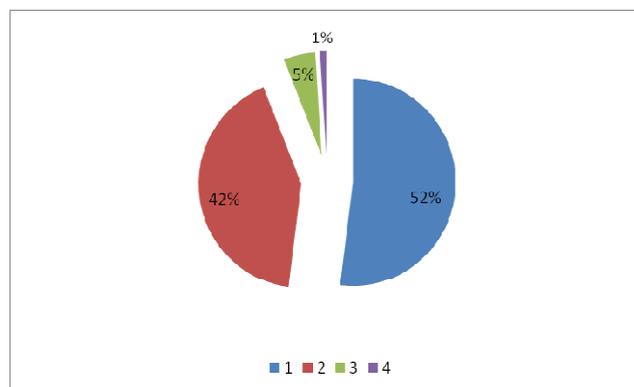


Gráfico 2; Datos estadísticos extraído desde la Subsecretaría de Pesca.

El envío del Camarón Orense se produce porque no existe el suficiente número de empacadoras que exporten desde la Provincia del Oro, SOLO UN 42% SE EMPACA EN EL ORO, UN 52% SE DESCABEZA, EL 5% restante se envía a Guayaquil son recibir ningún procesamiento, pero actualmente el camarón Orense es exporta usando

las instalaciones del Puerto de de Guayaquil, y el 1% se comercializa localmente. Pero la problemática que radica en que todo el producto procesado desde las empacadoras, descabezado, sin procesamiento se exporta desde Guayaquil, en la actualidad no se exporta por la Provincia del Oro pese a ser la segunda Provincia a nivel nacional que demanda mayor exportación.

Esto genera pérdidas económicas tanto al Puerto Marítimo al no exportar, como al sector Camaronero desaprovechando las ventajas que posee el Hinterland Potencial del Puerto, y a su vez desde el punto de vista económico para el sector incurre en costes elevados que le significa en transportación, tiempo, riesgos inmersos al transportar el producto exponiéndolo a daños, perdidas o robos innecesariamente.

Es necesaria la aplicación de técnica apropiadas para la generación de un sistema logístico que contribuya a la mejora en las practicas del manejo del transporte , distribución y comercialización del producto como lo es en crecimiento de la productividad del sector , y que sea de transferencia abriendo puertas hacia una comercialización eficiente , mejore la oferta de productos , y fomente las exportaciones en la Provincia del Oro , con la diversificación de un producto como lo es el camarón y así hacia otros productos.

1.3.1.4 Prognosis

De no tomarse correctivos en el sistema de la cadena logística del sector camaronero en el Archipiélago de Jambelí y estero de Santa Rosa se persistiría en la obtención pérdidas económicas que incurre al año por la mala administración del

flujo de recursos en la Cadena logística el sector camaronero. Así como también pérdida de competitividad para el Puerto marítimo como desventaja al no aprovechar el hinterland potente que posee para su oferta comercial.

1.3.1.5 Formulación del Problema

Valor Independiente

Sistema del sector camaronero ineficiente.

Valor Dependiente

Produce pérdidas económicas y de competitividad para el sector camaronero.

1.3.1.6 Interrogantes de la Investigación.

¿Cómo se encuentra el estado del sistema logístico del sector camaronero para su oferta comercial?

¿Implementar técnicas en los niveles funcionales de logística e intermodalidad para una gestión adecuada de los recursos?

¿Cuáles son las alternativas factibles, a partir de la evaluación, simulación para mejorar la red de integración logística existente dentro del área del Archipiélago de Jambelí y Estero de Santa Rosa del sector camaronero?

1.3.1.7 Delimitación del contenido.

CAMPO: Gestión de la Infraestructura Logística del sector camaronero en el Archipiélago de Jambelí y estero de Santa Rosa.

ÁREA: Sistema de la Cadena logística a través de aplicaciones de los niveles funcionales de Logística e Intermodalidad del Transporte.

Delimitación: En el área del Archipiélago de Jambelí (Islas) y Estero de Santa Rosa. (Continente).

Delimitación Temporal: En el Periodo 2011-2012.

Unidades de Observación: Fincas Camaroneras, procesadoras para descabezar , Industria Camaronera (Empacadoras) , Puerto Marítimo de Puerto Bolívar, Puerto Pesquero de la zona geográfica, camaroneras en la zona del Archipiélago de Jambelí, Cámara de acuicultura, Subsecretaria regional de Pesca de Puerto Bolívar.

1.3.1.8 Justificación del Problema.

La presente investigación involucra mejorar el sistema de la cadena logística del sector camaronero en las zonas de Jambelí y Estero de Santa Rosa en la Provincia del Oro, es importante que se promover cambios, se necesita de una administración eficiente en el sistema logístico del sector camaronero , con el fin de implementar practicas adecuadas en el manejo de los recursos, como es indispensable en el sector acuícola que ha sido mal atendido, y no se ha propiciado una buena gestión en estos últimos años.

El estudio de la investigación estará concentrado en los canales de distribución, abastecimiento, procesamiento, eslabones del transporte del sector Camaronero Orense, ya que es un recurso que genera importantes divisas en el país.

2009		2010		2011	
TONELADAS	FOB	TONELADAS	FOB	TONELADAS	FOB
19.308,09	\$94.203,12	147.706,08	\$ 829.120,89	136.095,14	\$ 856.376,78

Tabla 1. Resumen Estadístico macroeconómicos del País. Fuente: Banco Central del Ecuador.

(FOB): expresados en miles de Dólares americanos de los Estados Unidos.

Un recurso económico tan importante para el país como lo es el Camarón, puesto que se ha situado como uno de los productos que refleja uno de los mayores índices de exportaciones a nivel país , seguido de las exportaciones de banano en la Provincia de el Oro , pues es fundamental el analizar la razón de porque un recurso tan importante para el país ha sido considerado como secundario , produce exportaciones a escala siendo positivo para la economía del país, cabe recalcar que incide una problemática , y es que un producto

potencial y de crecimiento no exporta por la Provincia, así mismo la Camaronicultura puede ser uno de los recursos en despliegue para el país considerando el Hinterland que posee un puerto “ motor económico de una región” que brinda facilidades , no ha sido considerado pese a ello un Puerto para la exportación de dicho producto como lo es el Camarón Orense, incurriendo en costes elevados en la transportación , entonces es aquí donde hago énfasis en el análisis que debe de hacerse , porque dentro del sector productivo es necesario ir implementando técnicas adecuadas para el desarrollo de una integración con la cadena productiva del sector que genera un mayor impacto económico en el país ya que de estos agentes depende directamente la dinámica de comercialización de los recursos económicos un país , y del Puerto. Por ello es necesario el estudio y la fundamentación de técnicas adecuadas que permitan un mejor manejo de los recursos económico brindando facilidades del comercio, a través de una infraestructura logística y de transporte, y conforme a ello atraer nuevos inversionistas al país.

Las oportunidades comerciales de los Productores Camaroneros de la Provincia del Oro están siendo desaprovechadas por el mal manejo de los canales de distribución. La Provincia del Oro cuenta un Hinterland potente y de crecimiento para ofrecer en su oferta Portuaria, y no existen centros de distribución al momento, y son escasas las plantas de procesamiento que permitan la manufactura para que se origine el comercio desde la Provincia. La logística es muy deficiente, actualmente dentro de los planes de Portuaria que propone para el 2012 está la implementación de una Z.A.L La

Prospección del Hinterland permitirá generar centros de acopio y a eso se deben apuntar el generar la suficiente infraestructura para dar abastecimiento , procesamiento, empaquetado , y gestionado internamente desde Autoridad Portuaria, de eso conseguirían desarrollar grandes centros de distribución , esto conlleva a mejorar la distancia económica y la distribución y todo esto sería posible mediante la integración del Puerto con su Hinterland, es decir con el sector productivo del Camarón Orense ya que posee la infraestructura necesaria para exportar y que de sostenibilidad al proyecto de establecer plantas procesadoras en la Provincia, entonces se plantean cuatro alternativas de solución :

- a) Autoridad Portuaria debe de actuar conjuntamente con la Superintendencia de compañías en foros mediante la concientización y a su vez promover las bondades del Puerto en la facilitación del comercio, ya que toma participación directa al ser un promotor de los sectores productivos que debe de estar integrado con las cadenas productivas del área en donde se encuentra emplazado, en este caso como ocurre en el sector del Camarón Orense al no tener pocas plantas de procesamiento que realizan tan solo la etapa primaria de manufactura al pasar por la fase de preparación del producto con los componentes para su preservar su conservación hasta llegar a los sectores de distribución de consumo al ser exportado.

- b) Los incentivos tributarios darán un incentivo para que los inversionistas se sientan atraídos a emprender en la implantación de plantas procesadoras.
- c) El código de Inversión y Productividad establece de conformidad con el Artículo 23 para la aplicación de la Ley de Régimen tributario “la exoneración de pago del Impuesto a la Renta para el desarrollo de inversiones nuevas y productivas.
- d) Banco de Fomento ofrezca microcréditos para los inversionistas o pequeños productores de camarón para y así fomentar el desarrollo de la actividad camaronera y puedan invertir en infraestructura.
- e) Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar con la creación de la **Z.A.L** desarrolle centros de distribución, espacios portuarios como centros de almacenaje refrigerados para que los inversionistas puedan establecer plantas de Procesamiento para la generación de procesos de manufactura y desarrollen internamente todo el proceso logístico del camarón desde la obtención de la materia prima en bodega, almacenamiento, procesamiento, la transformación del producto, etiquetado y distribución , así como THC (costo de la manipulación de la carga) , hasta carga (por fuera de la borda de la nave) , estiba (manipulación dentro de la nave), esto significa que realiza todos los procesos de multimodalidad desde el embarque hasta llegar al lugar convenido del consignatario.

Si existiere mayor concentración de plantas procesadoras , procesos de manufacturas internamente en el puerto , y si el puerto ofrece centros refrigerados, facilitaría el comercio en la región , se generarían un centro de acopio que sería una oferta sustentable y atractiva para los inversionistas oferta, tendría la provincia mayores oportunidades comerciales , para exportar directamente con un **FORELAND** competitivo ya que mediante la seguridad marítima con centros de atraque de mayor calado vendrían más líneas navieras , y hubiera mayor disponibilidad de espacio para exportar camarón desde la Provincia.

Si la El Puerto se integra con su Hinterland permitiría desarrollar competitividad en el puerto de Puerto Marítimo, por ende existirá mayor competencia en el sector, el sector camaronero obtendrá mayor viabilidad en la comercialización al exportar desde la Provincia.

Considerando que la en sus características el Puerto Marítimo de Autoridad Portuaria en sus bondades posee una condición natural , de clasificación Gate Way ; que significa que existe la disponibilidad de un **HINTERLAND** de prospección , que genera así mismo grandes volúmenes de carga , situado en importantes áreas de influencia , y de consumo , dispone de buenas conexiones terrestres que les permiten actuar como centros de concentración y de distribución de carga y como su nombre mismo lo indica los puertos Gate Way son los determinados puertos de entrada y salida de mercancías de una determinada Región Geográfica , dispone de importantes recursos económicos y ahora físicos que están en proyectos y en vías de

desarrollo , porque como un motor económico de una ciudad debe disponer de importante estructura y súper estructura que genere una plataforma logística de servicios que permita el des congestionamiento y abastecimiento de la carga , facilidades de las conexiones interoceánicas con el Foreland y así mismo debe poseer buenas conexiones con el HINTERLAND que deben ser aprovechadas ya que por las malas prácticas, desconocimiento de la información o por la falta de competencia del Puerto no se está exportando por Portuaria.

Lo cierto es que eso está quedando atrás las mismas exigencias del mercado, factores de globalización también que nos hacen más competitivos. Actualmente se están realizando una buena gestión y se están dando cambios, y dentro de esos cambios también se establece una nueva visión que es el ser un Puerto de Tercera Generación, y eso asegura el crecimiento del Puerto y la integración con las cadenas Productivas, lo cual es significativamente bueno para el sector productivo. Y para establecer plantas de procesamiento, así como también centros refrigerados en Portuaria que permita facilidades logísticas al sector con el ofrecimiento de súper estructura, capacidad de almacenamiento, info- estructura, y procesos ágiles.

La gestión con innovación e implementación de nuevos procesos, permitirá un mayor impulso no solo al sector productivo si no que también será una ventaja económica para el Puerto mediante la integración de la cadena productiva del Camarón Orense.

Dentro del análisis de los factores de competitividad para el sector cabe anotar algunas de las causas por las que en el sector han tomado este sistema logístico, y esto se debe a la falta de utilización del Puerto, han tenido que las plantas procesadoras que están ubicadas en el cantón Santa Rosa trasladar el producto final hasta su puerto de embarque en la Provincia de Guayaquil para la exportación del producto, lo que implica, mayor tiempo, pérdidas económicas, riesgos, daños.

Probablemente esta situación sea por un problema cultural, ya que por años el Puerto ha sido de tradición bananera, lo que ha generado barreras para la diversificación de la oferta comercial, y no se ha aprovechado la potencialidad del Hinterland que posee la Provincia.

Por ello es de gran importancia tomar conciencia de la problemática del sector siendo necesario la creación de centros de refrigeración en el puerto marítimo como medios de apoyo al puerto pesquero ya que los pequeños productores descargan en el Puerto pesquero y también los camaroneros ubicados en islas, que en este caso es el Puerto de Cabotaje que ellos utilizan como sitio de atraque para la descarga, su modo de transporte es fluvial en barcazas pasa por la intermodalidad en el transporte de mercancías a transporte terrestre hasta llegar a los descabezadoras donde clasifican el producto, ya que son intermediarios, ó directo a las plantas procesadoras.

Para el sector camaronero industrial (empacadoras), sería importante que realicen conciencia de las ventajas de exportar a través del puerto de Puerto

Bolívar. Como una alternativa de solución que se plantea en este estudio sería ,que el producto sea consolidado desde la línea de fabrica para la exportación , mediante la aplicación de un nivel de intermodalidad adecuado, sea trasportado hasta el Puerto de embarque con un efectivo Just in time a una corta distancia.

1.4 Oportunidad del objetivo

- ⌘ Contribuir con el desarrollo del sector productivo, impulsando el crecimiento de las exportaciones.
- ⌘ Otorgar beneficios que generen facilidades y la configuración de una ventaja competitiva y, maximizando el crecimiento del sector productivo, para que así el proyecto sea una herramienta de beneficio económico para el país.
- ⌘ Implementar sistemas que generen beneficios óptimos para el eslabón de la cadena del sector productivo acuícola de la región del Canal del Jambelí.

1.4.1 Viabilidad del Objetivo

“Exportar es un proceso mediante el cual las empresas tratan de sacar el máximo provecho de las posibilidades técnicas y logísticas para colocar sus productos en los mercados externos. Es por ello que al exportar la empresa amplía sus oportunidades de expandir las ventas. Sin embargo, ésta no es la única razón por la que las empresas pueden decidir exportar. Al analizar las condiciones internas de su compañía, del mercado local y del entorno en el cual opera, las razones por

las cuales una empresa puede decidir internacionalizar sus operaciones a través de las exportaciones incluyen:

- **El incremento de la competitividad de la empresa.**

Al aumentar los volúmenes de producción pueden aprovecharse economías de escala de planta que hagan que el costo unitario de la producción sea más bajo. Además, al exportar se está en contacto con nuevas tecnologías que pueden ser incorporadas en el proceso productivo. También se registran mejoras en la competitividad mediante la exposición directa a la competencia en los mercados.

- **El aprovechamiento de la capacidad de planta excesiva** con la cual se opera en el mercado local o regional, sea esta ocasional (por temporadas) o permanente.

- **La posibilidad de aprovechar precios más competitivos** de productos en el mercado externo, o, bien mayores márgenes de utilidad. **La disminución de la dependencia del mercado local.**

Con ello se reduce la vulnerabilidad ante las fluctuaciones del mismo. **Extender el ciclo de vida de un producto** al introducirlo en varios mercados.

Se contribuye al desarrollo del país mediante el crecimiento de la producción, lo que a su vez implica generación de empleos y atracción de divisas.

Mayor dinamismo en ventas e ingresos en el PIB, mayor estabilidad en los negocios de su empresa al no depender solamente del mercado interno. Aprovechamiento de la capacidad de producción ociosa instalada, reducción de costos al manejarse mayores volúmenes, mayor rentabilidad al generarse ingresos

mayores (mejores precios en el extranjero y mayores volúmenes de ventas) y al disminuir costos (adquisición de materias primas a precio más bajo, debido al incremento del volumen de producción y ante el mejor aprovechamiento de la escala de planta, mejora y/o información de la calidad de los productos, actualización tecnológica, mejora de la competitividad de su empresa y la calidad de sus productos, imagen empresarial, aporte al desarrollo económico y social del país a través de la generación de empleos y divisas.

1.4.2 Importancia del Objetivo

El desarrollo de este objetivo creará ventajas económicas y mejoras en la optimización de los procesos aprovechando las ventajas que se han ido desperdiciando por el mal uso del flujo del manejo de los recursos, con bases sobre una plataforma logística de servicios acorde a la necesidad que posee el sector que por años son procesos que han impedido potencializar este recurso importantísimo en la región , en la Capital del provincia del Oro , se comienzan a hacer manifestaciones de que están teniendo problemas que está siendo una causa del perjuicio en proceso de las exportaciones , lo que ha causado pérdidas económicas por que no poseen los canales de distribución adecuados, por la falta de capacitación e inducción para implementar técnicas adecuadas en el manejo de la carga y el transporte intermodal de las mercancías. Siendo importante una reingeniería de procesos para la verificación y mejora del desempeño de la cadena logística del sector acuícola, poseen un sistema de gestión de almacén inapropiado, todas estas debilidades, causan demoras en los procesos de la cadena de distribución.

1.4.3 Plan o delineamiento de la investigación, de acuerdo con el propósito u objetivo establecido.

1.4.3.1 Información macroeconómica del mercado estudiado

La crisis mundial ha afectado el consumo del comercio marítimo a nivel mundial y de todo Latinoamérica.

Las propiedades emergentes de Ecuador se derivan de los sectores productivos, ya que son una de las mayores fuentes económicas del país.

Al momento de implementar un nuevo sistema, que genere un ahorro en su fuente de trabajo, mejoraría el comportamiento de estos sectores, se incrementaría el consumo y mejoraría el nivel de vida de los agentes económicos que se involucran para realizar comercio en la región.

Considerando la inminente necesidad que afecta al sistema productivo de la región, es necesario la presente investigación que dará solución implementando nuevas prácticas para de esa manera impulsar su desarrollo y así generar un equilibrio de primer orden para el sistema económico que enlaza a estos sectores, en una proyección a largo plazo para el beneficio del comercio local y la economía del país.

1.4.4.2. ANALISIS DE LA INFORMACION MACROECONOMICA DEL MERCADO ESTUDIADO Y ANALISIS DEL INFORME ECONOMICO EN BASE A LAS ESTADISTICAS DE LOS AÑOS 2009, 2010,2011 A RAIZ DEL IMPACTO QUE TUVO EL SECTOR CON LA CRISIS MUNDIAL.

Resumen del Analisis

2009		2010		2011	
TONELADAS	FOB (USD)	TONELADAS	FOB (USD)	TONELADAS	FOB (USD)
19.308,09	\$94.203,12	147.706,08	\$829.120,89	136.095,14	\$856.376,78

Tabla 2; Fuente: Banco Central del Ecuador.

(\$) FOB (MILES DE DÓLARES)-

Pese a la crisis mundial las exportaciones del sector camaronero en el Ecuador tuvo una recuperación progresiva a lo largo del tiempo lo cual es positivo ya que pudo recuperarse.

En el periodo 2008 incluso antes de la crisis las exportaciones registraron datos en toneladas 123.736,41 y en precio FOB \$ 674.886,47(1000USD), lo que hasta esa época fue significativamente bueno en volúmenes de exportación, aunque el precio no era tan competitivo hasta antes que se diera la crisis mundial si revisamos los registros en el periodo del año 2008 tuvimos datos que registraron en Toneladas métricas 123.736,41 y en precio FOB \$ 674.886,47(1000USD). Para el 2010 fue una época de crecimiento lo que indica que fue en términos reales una época buena para el sector camaronero ya que tuvo un periodo de recuperación rápido comparado con el periodo del 2009, Teniendo en volúmenes de exportación cifras de 147.706,08 y

en precio FOB \$ 829.120,89 (USD) lo que es significativamente bueno o fue en esa época para el sector , el mercado del sector camaronero refleja una alta volatilidad en los precios de modo que le ha permitido recuperarse e incluso aumentar sus niveles d crecimiento en la productividad del sector camaronero. Aunque fue relativamente bueno, para el periodo del 2011 tuvo una fuerte depresión reportando cifras en volúmenes de exportación de 136.095,14 (Ton), y en términos FOB percibió ingresos de \$ 856.376,78(1000USD). Decayó en volúmenes de exportación pero los datos registran una oferta económica atractiva para el mercado del sector camaronero mostrado un crecimiento en sus niveles de precio lo cual es significativamente bueno para el sector, pero el país percibe una depresión en exportaciones, se deberá generar un impulso o el gobierno deberá tomar medidas de desarrollo para el sector y el fomento de la exportación. Aunque la baja de las exportaciones se ve reflejado por que la demanda de los bloques económicos se vio reprimida para el periodo 2011 repostando a estados Unidos nuestro principal comprador con apenas una exportación.

Haciendo un análisis comparativo desde antes del periodo de la crisis la demanda de los bloques económicos para esa época registraba un índice de exportación de 31 países, para el siguiente periodo el sector se recupero con un una demanda de 45 países, para el 2010 así mismo aumento un gran potencial de países demandantes con un total de 95 países que exportaron en esa época , aunque para el periodo 2011 decayó reportando una exportación de los bloques comerciales que demandaron productos del sector con un índice de 49 países que exportaron en ese año , decayó la demanda en -49 países que no exportaron en ese año.

En la actualidad la mayor carga se concentra en la Provincia del Oro y Guayaquil, las cifras económicas del informe del Banco Central del Ecuador reportan 136.095,1 expresado en Toneladas Métricas y un total \$ 856.376,78 (USD), por un lado decayeron las exportaciones del principal comprador que es EEUU, pero por otro lado denota que tuvo resistencia a la crisis conforme la evolución de la tendencia.

El mercado presenta una alta volatilidad, es económicamente rentable y posee la infraestructura y medios para resistir a un descenso ya que tuvo una progresiva recuperación mejorando su economía de escala pese a la crisis.

CAPITULO II

2. MARCO TEORICO

2.1 Antecedentes Investigativos

2.1.1 ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL

El análisis de la Cadena Logística de la Producción Camaronera comprenderá el estudio de las características de la gestión de medios del flujo en el manejo del camarón en la Provincia de el Oro.

La actividad de cultivo del sector camaronero tuvo origen en la Provincia de el Oro, ocupando el segundo lugar como productor camaronero, tal es el prestigio de la Provincia al ser privilegiada de un recurso económico tan importante, Por años el sistema de la cadena logística ha sido gestionado de una manera inapropiada e ineficiente provocando grandes pérdidas económicas al sector.

Cerca del 100% de la producción camaronera que tiene origen en la Provincia del Oro, es transportada a Guayaquil lo cual es consecuencia de las malas prácticas y la mala administración de recursos mediante técnicas inadecuadas en el manejo logístico de las mercancías del recurso camaronero, incurriendo a su vez, en costos elevados, exposición de inseguridad de la carga al ser transportada pudiendo ocasionar siniestros en pérdidas de daños y robos, incurre también en mayor utilización de tiempo.

Existe una limitación en los centros de abastecimiento, ya que en la clasificación tenemos que existen empacadoras y descabézales de los cuales, los descabézales son intermediarios en el proceso de transformación del producto, existiendo un desequilibrio en la zona a la falta de procesadoras.

Tenemos la cercanía de un puerto pesquero que queda junto al puerto de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar para descargar la materia prima que es extraída desde el Archipiélago de Jambelí y estamos desperdiciando la facilidad de acceso que tenemos desde las islas, por ello es necesario la implementación desde el Puerto para dar mayor aprovechamiento y gestión a el manejo de la carga.

Existe un puerto con una plataforma logística que no ha sido utilizada que necesitan mayores centros de abastecimiento e incrementar las empacadoras, Pese a ello cerca del 40% de la producción que es procesado desde la Provincia de el Oro el 100% es transportado hasta la Provincia del Guayas para ser exportado, lo cual crea inconvenientes en los canales de distribución y en la utilización de medios del flujo de materiales, de manera que los procesos logísticos del sector tales como: **procesos**

de manufactura , canales de distribución, abastecimiento, transporte están siendo inadecuados e ineficientes no existe la conectividad intermodal con el Puerto Marítimo de la Provincia del Oro, siendo un problema de la realidad actual del sector camaronero Orense.

Esto genera que las empresas procesadoras incurran en elevados costos logísticos del transporte, por ello se hace emergente el estudio de la cadena logística para canalizar cuales son las falencias que se suscitan en la actualidad, y desarrollar alternativas de solución de la problemática del sector camaronero en la región con aplicaciones técnicas que contribuyan al mejoramiento de la cadena de abastecimiento del sector.

La actividad de la industria del camarón Orense se ha desarrollado por años desde la provincia del Oro, y las malas prácticas presentan ineficiencias para el adecuado manejo de los recursos siendo los siguientes:

1. El recurso cuenta con facilidades de acceso ventajosamente que no han sido aprovechados ya que no se utiliza el Puerto de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar por ser dependiente de un producto tradicional que es una debilidad adquirida que posee el puerto ya que eso ha limitado la exportación de otros productos y ha desperdiciado la cercanía de poder exportar directo hacia otros países.
2. Barreras culturales por ser un Puerto tradicionalmente Bananero.
3. Falta de gestión del conocimiento, capacitación, e información con transparencia.

4. Falta de plantas procesadoras de Camarón (empacadoras) en la Provincia del Oro.
5. El nivel de las empacadoras es bajo ya que son pocas y el producto procesado se transporta vía modalidad terrestre lo cuál hace que las empacadoras incurran en elevados costos y se expongan riesgos, pérdidas y daños en la transportación hasta la Provincia del Guayas.
6. Sistema logístico del sector camaronero tal como: procesamiento de manufactura, intermodalidad del transporte, abastecimiento, distribución es ineficiente en su metodología de aplicación ya que es empírica.

2.2 Fundamentación Filosófica.

El propósito del proyecto en mención nace con el objetivo de brindar una solución a la necesidad existente que aqueja al sector productivo de la región del Canal de Jambelí , desarrollando un enfoque basado en directrices estratégicas con el concepto de Logística Integral , este sistema proporcionará herramientas técnicas y elementos necesarios para mejorar la cadena intermodal así como también la cadena logística del sector camaronero beneficiando la actividad productiva del sector en la región del Canal de Jambelí con la creación de una plataforma logística con técnicas eficientes en las practicas del manejo de la carga desde los centros productivos del camarón , mejoramiento del transporte de mercancías y abastecimiento ; lo que atribuiría la mejora del comercio internacional del país mejorando la eficiencia operativa en la cadena intermodal, a su vez les proporcionaría una alternativa a la diversificación de otros productos de la demanda que no ha sido atendida , por la falta de infraestructura física del puerto su principal origen de exportación donde se gestiona

su logística de salida hacia otros destinos para su comercialización, o superestructura de la misma plataforma del puerto.

“La función de los puertos es la de actuar como intercambiadores entre los modos de transporte marítimo y terrestres, lo cual resulta obvio atendiendo a que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos. Sin embargo, en la actualidad, los puertos han sobrepasado esta función y se han convertido en centros logísticos de transporte intermodal de primer orden, en los que se realizan muchas otras actividades de valor añadido. En este texto se describen las funciones de los puertos en el contexto del transporte internacional de mercancías así como su clasificación y sus tendencias de futuro”.

Carles Rúa Costa.

“LA LOGISTICA GIRA ALREDEDOR DE CREAR VALOR; VALOR PARA LOS CLIENTES Y PROVEEDORES DE LA EMPRESA Y VALOR PARA LOS ACCIONISTAS DE LA EMPRESA.

PARTE DEL PROCESO DE LA CADENA DE SUMINISTROS QUE PLANEA, EJECUTA Y CONTROLA EL FLUJO Y ALMACENAMIENTO EFICIENTES Y EFECTIVOS DE BIENES Y SERVICIOS, ASI COMO DE LA INFORMACION RELACIONADA, DESDE EL PUNTO DE ORIGEN HASTA EL DE CONSUMO, CON EL FIN DE SATISFACER LOS REQUERIMIENTOS DE LOS CLIENTES.

MANEJO EFICIENTE Y EFECTIVO DE LOS FLUJOS”

Es importante destacar el carácter multiproductivo de la actividad portuaria, en la que se desarrollan múltiples servicios en los cuales intervienen numerosos agentes y organismos diferentes: consignatarios, empresas estibadoras, autoridades portuarias, remolcadores, amarradores, aduanas, astilleros y talleres de reparación naval, aseguradoras, transitarios, cargadores, provisionistas, *brokers*, depósitos comerciales, etc.

La tendencia, sin embargo, apunta a que la función de los puertos deberá exceder con creces la de proporcionar servicios al buque y a la carga. Aunque actuar como interface entre el medio marítimo y el terrestre siga siendo su rol primordial, los puertos tienden cada vez más a integrarse en las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución y en convertirse en verdaderos centros de valor añadido, de tal manera que actúan no como un mero eslabón más de la cadena del transporte sino que conforman un entorno productivo y logístico de gran importancia, en los se realizan actividades industriales, turísticas, de negocios, etc. que van mucho más allá del simple intercambio modal.

Esto hace que, además de los mayores centros de intercambio modal que existen, los puertos sean puntos estratégicos en el actual sistema de producción, transporte y comercio mundial. En efecto, hay que tener en cuenta que los puertos son puertas de entrada y salida del transporte marítimo y este tipo de transporte es el que maneja un mayor volumen de mercancía; así, en los puertos se generan grandes concentraciones de carga que facilitan el logro de economías de escala en el conjunto de actividades logísticas. En cuanto a su participación en el ámbito productivo, hay que remarcar que en muchos puertos o en su proximidad, por la facilidad de acceso que estos

tienen a las materias primas, se han ubicado a lo largo de los tiempos industrias básicas y estratégicas (refinerías, plantas regasificadoras, acerías).

El actual papel que juegan los puertos en la economía mundial ha sido consecuencia de un proceso lento que se ha desarrollado a la par que el comercio mundial, pero que en las últimas décadas se ha catalizado por factores como la globalización económica, el desarrollo en las tecnologías del transporte, la integración de las cadenas logísticas, la búsqueda de economías de escala y reducción de costes.

También en las últimas décadas se ha producido una intensificación de la competencia entre puertos y una especialización de las operaciones, de tal manera que la unidad operativa básica no es ya el puerto en su conjunto sino las terminales de carga, ubicadas dentro de las zonas de servicios portuarias y especializadas en un determinado tipo de tráfico.

Al implementar los estudios del análisis del objetivo a desarrollarse se plantean tres líneas de acción en el cuál se evaluarán las características de la de la logística del sector camaronero en la Provincia del Oro:

- 1) Análisis de la Situación actual y los procesos emergentes que requiere como influencia de la necesidad de atención hacia las facilidades, gestión, conectividad con su hinterland y las facilidades que brindan los puertos en lo que comprende la logística del sector camaronero en la Provincia del Oro.
- 2) Flujo de medios y los factores de complejos en las exportaciones, barreras para la exportación desde la provincia del Oro. Y el Porque no exportar desde la Provincia del Oro.

3) Aplicación de técnicas para la facilitación del comercio al sector productivo.

Existe una necesidad imperiosa en el sector camaronero de la Provincia del Oro, lo cual ha sido por las malas prácticas de los sistemas logísticos, la falta de guías de tráfico con nuevas líneas para la navegación de Tráfico Regular, Tramp, de Recaladas, los canales de distribución en la gestión del flujo de recursos y medios, originando así pérdidas económicas por los altos costos logísticos percibidos por los empresarios del sector.

Para efectos de la realización del proyecto se le dará un apoyo a la gestión logística del Archipiélago de Jambelí como un ejemplo del problema de este recurso económico que no se le ha dado la importancia que amerita, de esta manera vemos como se ha desaprovechado una gran ventaja que posee en recursos el Ecuador.

Las malas prácticas en la distribución de los productos del sector acuícola (camarón) hacen que se vean afectados en la mala administración del flujo de recursos incurriendo en elevados costos de capital para realizar la distribución de los recursos hasta su destino final, sin olvidar el riesgo elevado al que se ven expuestos en la seguridad, desaprovechando la facilidad de acceso del producto.

En un sentido parcial podemos citar como ejemplo las malas prácticas del sector incurriendo así en elevados costos logísticos que en él son representados, recordando que como una región costera disponemos de una biodiversidad de recursos extensa, por cuanto el sector acuícola es un recurso económico dentro del sector productivo que tiene una potencialidad en crecimiento, de manera que hace necesario el diagnóstico de la situación actual para dar soluciones a la problemática

del sector en el área del Archipiélago de Jambelí y Estero de Santa Rosa, haciendo énfasis en que es un recurso que depende no solo de las buenas prácticas en el manejo de la logística de medios , sino también se debe de analizar si el estado ha generado el impulso necesario para la gestión del producto. El propósito de este proyecto ha sido para agregar un valor que genere un impulso al sector Acuícola con la implementación de prácticas en el manejo del flujo de los recursos y materiales que les dará una ventaja y así cultivar el crecimiento del sector impartiendo un perfil competitivo, con la implementación de nuevas herramientas que beneficien al sector.

2.3 Fundamentación legal

Artículos, leyes, estatutos, reglamentos, y otras Normativas en relación al problema.

Marco Legal

El sector acuícola está conformado por: **1)** Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad, organismo responsable de apoyar el mejoramiento de la calidad de los productos pesqueros y acuícolas en las fases de captura, selección, procesamiento y comercialización y de fomentar el desarrollo sustentable en las actividades pesqueras y acuícolas; y **2)** la Subsecretaría de Recursos Pesqueros, la cual fue creada por Decreto Legislativo Número 669 de 24 de julio de 1972 publicada en el Registro Oficial Número 13 del 1 de agosto de 1972. Este organismo rector de los sectores pesqueros y de acuicultura nacional tiene las funciones de cumplir y hacer cumplir las leyes y reglamentos del Sector, elaborar planes y programas de desarrollo pesquero y coordinar sus labores con el sector privado.

La Subsecretaría de Recursos Pesqueros, se apoya en dos instituciones: La Dirección General de Pesca, que es la dependencia especializada en la dirección y control de la pesca y acuicultura nacional, el control de la industria y la comercialización de productos pesqueros y de acuicultura; y el Instituto Nacional de Pesca, dedicada a la investigación pesquera y de acuicultura y control de calidad de productos pesqueros. El sector pesquero y de acuicultura ecuatoriano se rige por la Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero, emitida por Decreto 178 del 12 de febrero de 1974, sus Reglamentos, Acuerdos, Resoluciones y Disposiciones emanadas de los organismos competentes.

2.4 Hipótesis.

Planificar e implementar una infraestructura de gestión logística para generar la optimización de recursos y facilidades al sector camaronero.

2.5 Señalamiento de variables de la hipótesis.

2.5.1 Variable independiente:

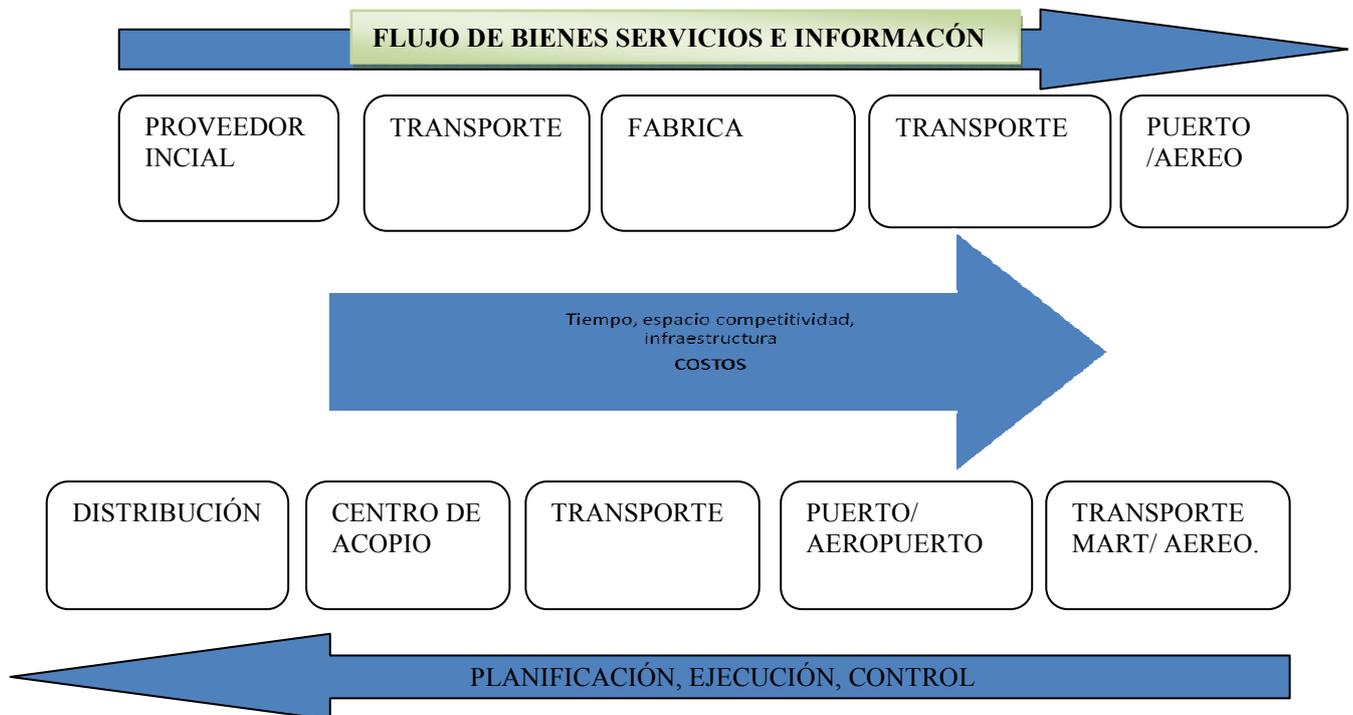
Sistema del sector camaronero ineficiente.

2.5.2 Variable dependiente:

Produce pérdidas económicas y de competitividad para el sector camaroneros.

2.6 Aplicaciones Teóricas.

2.6.1 Innovación y competitividad.



“UNA BUENA DIRECCION LOGISTICA VISUALIZA CADA ACTIVIDAD EN LA CADENA DE SUMINISTROS COMO UNA CONTRIBUCION AL PROCESO DE AÑADIR VALOR”.

2.6.7 Aspectos Claves

Aplicación de la función intermodal a corta distancia: Permite vincular el transporte por mar de mercancías situados geográficamente en una misma región a corta distancia con un servicio puerta a puerta la implementación permitirá mejorar la cadena logística del sector productivo del Camarón Orense.

Lo que traerá ventajas de nivel competitivo para el sector camaronero orense:

- Bajos costos logísticos

- Rápidos: Aplicaciones de Just in time que su vez mejora las conectividad intermodal
- Regurales:
- Fiables
- Seguros: óptimos costos, reducción de riesgos, mejora el nivel de la distancia económica.
- Transparente: fiabilidad en los procesos logísticos.

“Hinterland es un nodo importante de la cadena logística, se trata de prestar beneficios a los exportadores e importadores con la optimización de las costos, el nivel comercial de un puerto en la transferencia de carga depende de una intensa actividad económica”.

2.6.7.1 Costos generalizados del transporte.

Los costos generalizados del transporte miden la distancia económica

entre: costes, tiempo, Riesgo.

- **Económico:** distancia económica (tiempo , costos , riesgo)
- **Tiempo:** Ofrecer Just in Time vinculando las funciones intermodales mediante el principio básico de eficiencia en los servicios portuarios al agregar valor a la cadena logística que tiene a corta distancia desde las plantas procesadoras hasta el Puerto a corta distancia que significa mayor eficiencia, y menor tiempo para ser transportado y por ende exportado.
- **Riesgo:** El riesgo inherente en el que emergen ya que teniendo ventajas desde la Facilidades del Puerto están siendo desaprovechados incurriendo en

costes elevados utilizando inadecuadamente los canales de distribución por vía terrestre desde donde se sitúan las plantas procesadoras.

Entre una de las facultades que permite la intermodalidad es el short shipping es decir” Transporte a Corta Distancia como una característica que involucra más de dos modos de transporte en el traspaso de mercancías, por ello se requiere el análisis de los factores logísticos de la distancia económica.

El Sector Camaronero incurre debido a la ruptura de la cadena de transporte que se ha generado por la falta de conectividad logística con el Puerto, se produce en la Provincia pero no se utiliza el Puerto Marítimo del área donde se encuentra emplazado, lo que significa que existe un alto coste en la distancia económica ya que los traspaso de mercancías lo hacen incurriendo en altos costes, riesgos el riesgo en el transporte de mercancías, exposición de daños o siniestros de robos. Pudiendo optimizar todos estos factores en los que incurren al exportar desde Guayaquil. Por ende se necesita:

1. la vinculación, integración de la cadena Productiva con el Puerto.
2. Facilidad de acceso terrestre.
3. Facilidades Portuarias de Infraestructura , superestructura, infoestructura,
4. Vinculación con la ZAL que genera centros de transferencias y espacios portuarios especializados, para el sector camaronero el Puerto debe contar entre una de sus bondades con centros de refrigeración para dar abastecimiento a el sector productivo.

2.6.7.2 Objetivo económico de los Puertos:

“Para aumentar los niveles de competitividad del Puerto Marítimo de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar es necesario mejorar el sistema logístico del puerto y

eso dará como resultado procesos efectivos para el desarrollo del sector Camaronero Orense, ya que la función económica de una mejora de eficiencia de un puerto es incrementar el excedente de los productores que exportaron a través del puerto, y el excedente de los consumidores de los productos importados a través del mismo. Por consiguiente, una medida de la eficiencia económica de un puerto es el coste agregado del paso de la mercancía”.

Lo que conlleva a:

- Crecimiento de la industria y eficiencia de la misma; que a su vez generará un aumento de empleo.
- Maximización de beneficios como: Ventajas de costos en tarifas, y mayor uso del puerto.
- Externalización de servicios.

El objetivo de la movilidad sostenible conduce necesariamente a un reequilibrio del transporte a través de la implantación de una competencia regulada entre cadenas que vinculan los distintos modos de transporte.

Las externalidades de la carretera han obligado a prestar especial atención a la potenciación del resto de modos bajo el prisma de la intermodalidad, entendida como la integración eficiente del conjunto de modos de transporte en un sistema común.

La Intermodalidad es una herramienta que mejora la eficiencia, competitividad y calidad del transporte”

Evita la planificación individualizada modo a modo de antaño y pasa a una política integradora de todos los modos de transporte en un sistema común.

Los Puertos actúan como nudos de enlace entre el transporte marítimo y el terrestre, los puertos constituyen sin duda un ejemplo clarísimo de foco donde centrar las acciones de fomento de la intermodalidad.

“La integración de los modos marítimo y terrestre se produce en el puerto. Por su propia concepción, el puerto se configura como el nodo clave de transferencia de carga entre ambos modos y, por tanto, su papel es esencial para el logro de la intermodalidad marítimo-terrestre (“puertos de primera generación” según la UNCTAD).

2.7 Funciones Logísticas.

2.7.1.1 Estudio del Hinterland:

El Hinterland y el Foreland constituyen a ser el motor económico de una Instalación Portuaria”. Ya que de las cadenas productivas depende en gran medida su transferencia de mercancías y para que puerto pueda desarrollarse necesita contar con un Foreland competitivo para ofrecer los suficientes espacios navieros, y depende así mismo en gran medida de la integración y conectividad con su Hinterland que le genere el suficiente volumen para realizar el traspaso de mercancías. Estos dos agentes se involucran directamente con el Puerto Marítimo ya que de el depende su comercialización.

2.7.1.2 Hinterland.

Producción:

La industria del camarón Orense posee un potencial de crecimiento y les depara una buena época ya que en el 90% de los países están infestados de mancha blanca salvo nuestro continente que gracias a las propiedades del camarón en la zona ha creado anticuerpos propiamente para crear una inmunidad, poseemos un hinterland potente

en el sector que debe ser atendido prestándole las facilidades adecuadas para la comercialización mediante una gestión adecuada de los procesos en la cadena logística.

Materia Prima:

Los sistemas acuícolas en el Ecuador se pueden clasificar en tres métodos: 1) extensivo, 2) semi-intensivo y 3) intensivo (Cuadro 2).

La producción camaronera en el Ecuador es en gran medida semi-intensiva, representando un menor impacto en el ambiente. La actividad acuícola en el país la desarrollan tanto pequeños como grandes productores.

2.7.1.3. Transporte:

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS:

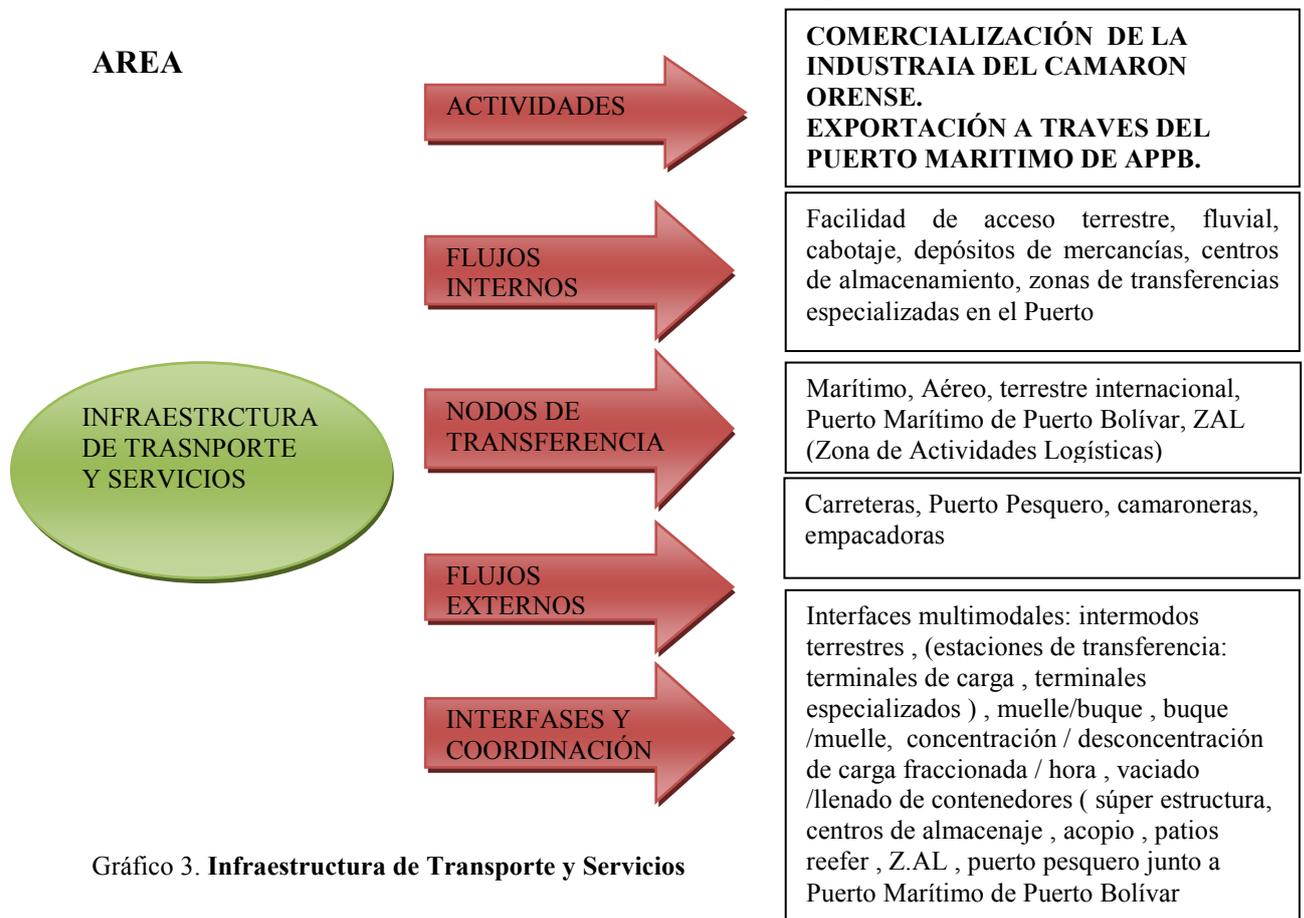


Gráfico 3. Infraestructura de Transporte y Servicios

2.7.1.4 Tecnología:

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar debe contar con una plataforma e-commerce que permita agilidad en los procedimientos y elimine la documentación manual.

Facilitara el comercio y la integración con la cadena productiva del camarón Orense en el traspaso de la información.

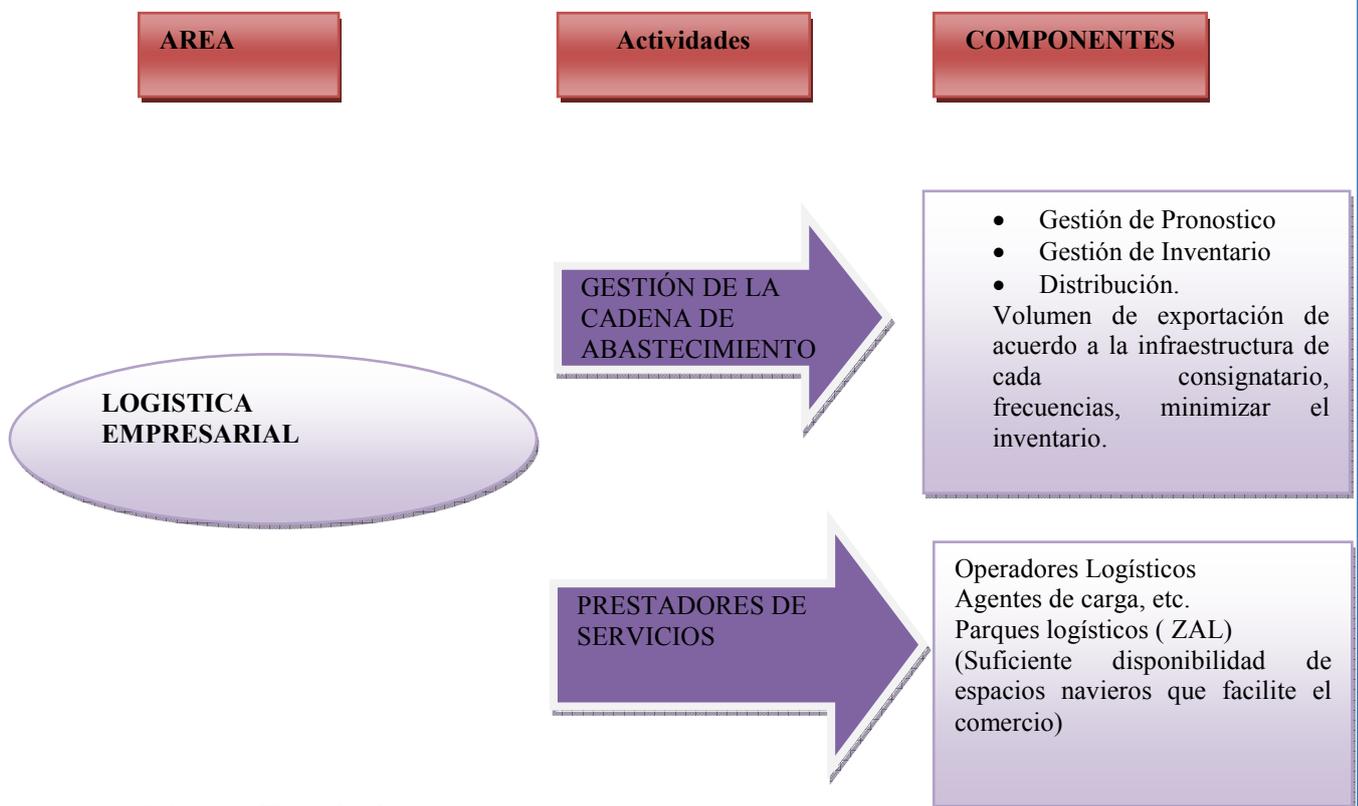


Gráfico 4. Tecnología

Medios de apoyo:

Funciones logísticas de los Puertos, Autoridad Portuaria desde sus niveles funcionales debe de configurar su red de intermodalidad, que facilite el comercio y la

interacción entre los agentes para mejorar los niveles competitivos de la cadena logística integrando al sector productivos.

FACILITACIÓN DEL COMERCIO:

AREA

ACTIVIDADES

COMPONENTES

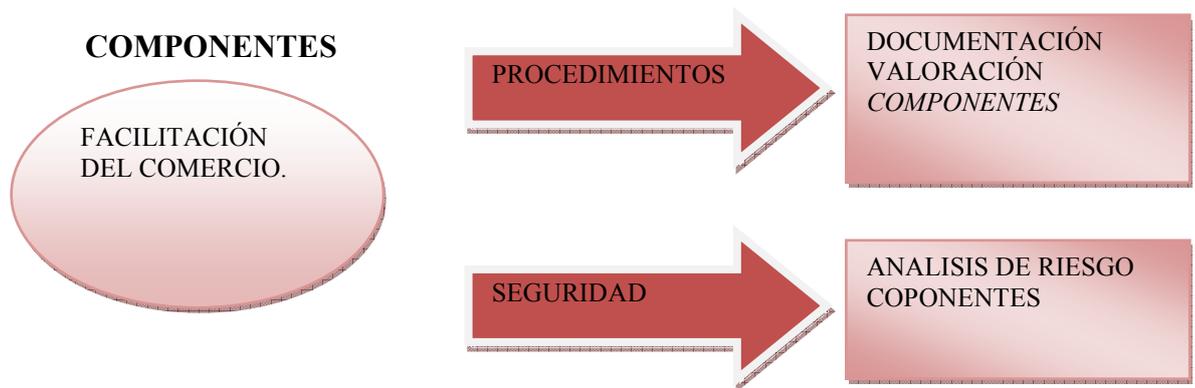


Gráfico 5; **Facilitación del Comercio.**

1.8.1.3 Foreland:

La captación de clientes logísticos por parte del puerto cobra especial relevancia dado que, por un lado, permite fidelizar tráficos actuales y, por otro, genera y fija actividad económica inductora de nuevos tráficos futuros.

LISTADO DE LINEAS NAVIERAS QUE PRESTAN SERVICIOS EN PUERTOS ECUATORIANOS.

Como un nodo intermodal del sistema logístico, necesita contar con una oferta de servicios competitiva a través de la correcta interacción de los flujos de la cadena logística Portuaria de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar para que puedan satisfacer las necesidades del cliente al Coste- Calidad.

CLASIFICACION DE LAS LINEAS NAVIERAS QUE CONECTAN A LA WCSA CON EL RESTO DEL MUNDO.

Servicios recalcan en Ecuador y que potencialmente pueden ser atraídos a Puerto Bolívar:

Véase en la Pág. 74. (Listado de Agencias Navieras).

CAPITULO III

3. Aplicaciones de intermodalidad para la implementación de un efectivo proceso en el manejo de la carga.

3.1 Intermodalidad.

“Intermodalidad es la base estratégica para un sistema de Logística”

3.1.1 Definición del Transporte Intermodal.-

Transporte Intermodal: La definición de la Conferencia de Ministros de Transporte de Europa, dice *Transporte Intermodal es cuando se hace el transporte por camión sobre la distancia más corta posible, haciendo la larga distancia por ferrocarril o por agua.* En esta definición la referencia a distancia más larga / corta, confunde. El término "Transporte Intermodal" se aplica tanto a cargas unitarizadas como a cargas no unitarizadas, aunque en la práctica en el Transporte Intermodal domina el uso de contenedores (marítimos o domésticos).

3.1.2 Conectividad Intermodal:

Parte de la Logística está en el analizar la cadena intermodal con la que cuenta la cadena de transporte del Camarón Orense ya que en el flujo del transporte confluye la interacción entre nodos que permiten el intercambio de mercancías.

3.1.3 Interconexión entre las intermodalidades del transporte:

Los Puertos constituyen un elemento importante de la cadena de transporte, porque pueden influenciar de manera significativa en el costo final de un producto.

Modo fluvial: navegación del manejo de la mercancía del camarón Orense a través de barcazas.

Puerto de Pescadores: en el muelle de pescadores que está junto a portuaria se descarga el camarón, necesita conexiones directas desde el puerto para que pueda ser procesado desde el mismo lugar a corta distancia, y en un periodo menor.

Modo terrestre: desde el Puerto Pesquero que está junto a portuaria se moviliza hasta los descabezadores (intermediarios de las plantas procesadoras y empacadoras); ó plantas procesadoras ubicadas en Machala y Santa Rosa.

Modo Acuatico:

EL modo marítimo de interconexión que permite la conectividad entre los modos de transporte tanto del Hinterland geográfico que mantiene la conectividad con el puerto donde se plantea que el puerto pasa a ser una plataforma logística, y que a su vez tiene intermodalidad y multimodalidad con las conexiones interoceánicas que mantiene con el foreland surgen dos supuestos, el camarón Orense puede utilizar el Aeropuerto de Santa Rosa y exportar directo, pero hasta el momento no hay frecuencias que permitan la exportación desde Santa Rosa, otro defecto son los altos

costos que representan en proporción de lo que normalmente exportan es un producto permite una movilidad a escala, siendo importante desarrollar las actividades que permitan movilizar mejorando los niveles de intermodalidad y conexión con el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar.

Tenemos la Comunidad Portuaria que gestiona la carga dentro del Puerto Marítimo, consolidadores, líneas navieras, y ADUANA DEL ECUADOR.

El otro supuesto es trasladar desde el Puerto de Autoridad Portuaria permitiendo las facilidades con las conexiones interoceánicas hasta el Puerto de destino o hasta la línea de fábrica del cliente final. (CIF).

3.1.4. Cadena de Valor :

3.1.4.1 Medios : Zona de actividades Logísticas, nuevos sitios de atraque, almacenes, centros de acopio, vías de fácil acceso, energética.

Estaciones de Intermodalidad: almacenes especializados de acuerdo a los tipos de carga, interconectividad con varias modalidades de transporte a corta distancia, y al tiempo solicitado.

3.1.4.2 Materiales de Apoyo:

a) Super estructura: almacenes especializados de intermodalidad, plataforma de actividades logísticas (ZAL).

b) Infraestructura: equipos, etc

Es importante tener la conectividad interna (Acceso a los puertos y conexiones con el Hinterland). Capacidad de la oferta vial, telecomunicaciones / tecnología.

Unidad de transporte.

Para que el producto sea trasladada es necesario mantener refrigerado para la conservación del producto se aplican técnicas que mantienen la conservación del producto , y de propiedades químicas que son exigencias técnicas para preservar la calidad del producto y la conservación de la materia prima para que llegue hasta el destino del a línea de fabrica en buen estado , porque el mercado debe cumplir con principios de calidad de acuerdo a los estándares del mercado objetivo por eso se debe de trasportar en furgones cubiertos de hielo o fugones con camaras frigoríficas.

La transportación también depende en gran medida del mercado objetivo ya que el producto es preseleccionado para ser trasladado, si es con cola, o sin colas pero dependera del requerimiento de su mercado objetivo.

Las modalidades de transporte que se utilizan para el manejo de mercancías son los siguientes que conforme al proceso iràn enumerados:

La Cadena del Transporte esta segmentada por la producción del Camarón Orense cultivada desde el Archipiélago de Jambelí o estero de Santa Rosa ubicada en islas y en el Continente tiene estas dos sectores propiamente localizados :

Zona de Playa y Bahía utiliza intermodalidad en las siguientes modalidades que integran a Cadena en el manejo de las mercancías:

Desde los cultivos camaroneros ubicados en zonas altas de Playas y Bahía en el Estero de Santa Rosa y Archipiélago de Jambelì :

- a) **Fluvial:** medios modales de transporte fluvial através de barcazas.
- b) **Terrestre:** la producción es trasladada vía marítima hasta ser descargada en el puerto pesquero que queda en Puerto Bolivar. Desde ahí inicia en

intercambio de la mercancías para ser transportada por vía terrestre desde el puerto pesquero hasta sus intermediarios (descabezadores, quienes clasifican el producto), o hasta la puesta en línea de fábrica que procesarán el producto realizando el proceso de manufactura, clasificación del producto, procesado, empaquetado, etiquetado.

- c) **Marítimo:** Una vez procesado el producto como producto terminado, nuevamente será consolidado, es un tipo de carga Reefer por ser perecible, el producto es transformado en centros de refrigeración que sería la medida más factible que desde la línea de fábrica pase directo para embarcar, por ello se debe desarrollar medios de infraestructura para mantener conectividad con los exportadores y atender sus solicitudes de servicios, que a su vez daría paso a menos tiempo de permanencia en las instancias portuarias.

Se debe de incorporar más líneas de tráfico:

- Se estima que en el futuro arriben naves de un mayor calado de hasta una 3ra generación de naves portacontenedores evolución, para el tráfico de líneas portacontenedores que son los buques de mayor calado.



Figura 1; Nave Post Panamax.
Fuente: Mar y Gerencia.

- Calado que puede dar acceso la terminal Marítima de Puerto Bolívar con la aportación que se hizo del dragado.
- De acuerdo a sus especificaciones:

Clase Super Post Panamax

Eslora: 335 mts.

Manga : 45 mts.

Calado : 13- 14mts.

Teus: 5000- 8000.



Figura 2; Fuente: Mar y Gerencia (Ciclo Marítimo).

La contenerización ha permitido el desarrollo de las economías dando facilidades para trasladar sus productos. Cada día los contenedores ganan más adeptos y la tendencia como alternativa a otros medios de transporte crece año a año.

Una de las causas principales es que no se tiene una integración del los servicios portuarios con el Hinterland geográfica de la Zona del Camarón Orense , es importante mejorar la oferta económica del Puerto Marítimo prestando incentivos

hacia la oferta con el objetivo de que se incremente el volumen de toneladas métricas de exportación , y el puerto se constituya como un puerto de Transferencias de importaciones y exportaciones , en este caso como nos referimos a la problemática del sector camaronero es necesario la integración de la producción camaronera , ya que eso contribuirá a mejorar la oferta económica de servicios del Puerto , aumenta su competencia portuaria , aumenta la demanda de buques , y se abrirán nuevas líneas de tráfico para prestar servicios portuarios y satisfacer a la demanda que ha sido por mucho tiempo desatendida y tanto el Puerto como el sector camaronero ha incurrido en pérdidas económicas debido a la ruptura en la cadena de transporte a la falta de una red intermodal que permita una conectividad adecuada , por ello se debe mejorar el sistema logístico del Camarón Orense.

Conclusión del ámbito de Aplicación de un marco de intermodalidad:

Las aplicaciones dentro de un marco generan competitividad para el desarrollo de las cadenas productivas y permite que dentro de esta fase las cadenas estén interrelacionadas.

Dado que en origen la ruptura de la Cadena del Transporte a traído pérdidas económicas al sector provocando una fuga de mercancías que no han sido transportadas correspondientemente por el Puerto de Puerto Bolívar, siendo lamentable porque el puerto no ha cubierto la necesidad del sector productivo.

De ello depende que se generen los suficientes espacios portuarios y navieros para la facilitación del comercio, y exista una conectividad intermodal entre la cadena productiva y el Puerto.

CAPITULO IV

4. Factores de medición de la Cadena Logística.

4.1 Facilidades Logísticas del Puerto.

La posibilidad de incorporar un cambio y presentar una oferta económica se convierte en un factor determinante para incorporación de una gestión de calidad adecuada en el puerto a fin de satisfacer a la demanda que no ha sido atendida como lo hemos visto en el sector camaronero con la implementación de un enfoque logístico de gestión estratégica, así como de la información relacionada desde el punto de origen hasta el del consumo, con el fin de satisfacer los requerimientos de los clientes.

Un Manejo eficiente y efectivo de los recursos depende de los siguientes factores:

4.2 Distancia Económica:

Que involucra los costos generalizados de transporte tales como:



Gráfico 6; **Distancia Económica.**

ANALISIS

El rol de los nodos logísticos en la agregación de valor:

Un puerto Marítimo de Puerto Bolívar es un nodo logístico es importante considerar este concepto que reúne a todos los componentes que agregan valor a la red de intermodalidad y permiten una gestión adecuada del flujo del al cadena logística del camaronero Orense , esto considerando que son aplicaciones que se debe de incorporar a la cadena logística del sector en mención , el Hinterland y el Puerto son nodos logísticos de la agregación de valor en la integración de la red intermodal en el traspaso de mercancías . La agregación de valor del puerto como un nodo multimodal con una gestión adecuada permitirá optimizar los costos agregados del transporte en la distancia económica.

La gestión portuaria moderna se caracteriza por tener un fuerte competitivo logístico. Los costos del transporte marítimo están asociados al tipo de nave y servicios involucrados.

RUNNING COST; pesar de la naturaleza de de las naves, puede ser agrupado en 4 categorías TRIPULACION, CONSUMO, SEGUROS Y COSTOS DE CAPITAL.

La operación en sí involucra a otros costos adicionales: Costos Portuarios y Costos Logísticos.

La importancia de cada uno de ellos puede depender de factores externos y ciclos económicos. Dentro de los gastos portuarios, podemos identificar los siguientes elementos: **Eficiencia Portuaria, Infraestructura Portuaria, y Conectividad Portuaria.**

Por ello las acciones urgentes que se proponen es el reorganización de servicios y rutas, son la de redefinir los planes de inversión, mejorar la oferta portuaria en los niveles más altos de su gestión estratégica portuaria con el re direccionamiento de los servicios mediante la integración de de la ZAL.

Con una nueva propuesta:

Ser **PUERTO DE TERCERA GENERACIÓN**, que implica que el Puerto pasa a ser una plataforma de actividades logísticas.

La tendencia sobre el tamaño de naves hace necesario un desarrollo portuario que permita su operación de (Calado, equipos, etc.). El desarrollo portuario del Puerto Marítimo permitirá la conectividad con el Hinterland, mejorando la oferta portuaria, para ello se hace necesario el ingreso de buques de mayor calado que de paso a la descongestión y movilice mayor demanda de contenedores. Esto agregaría valor a la cadena logística de tal modo que no solo mejoraría la oferta portuaria sino que también la haría más competitiva.

CAPITULO V.

5. Objeto del Estudio :

5.1 ARCHIPIELAGO DE JAMBELI Y LA PROVINCIA DE EL ORO.

Para sujetos del estudio analizaremos en este ítem la logística del Canal de Acceso y las facilidades con las que cuentan: desde el Archipiélago de Jambelí, Ría, Canal de acceso, Isla Puna.

La acción fluvial del Guayas y la influencia marítima del Océano Pacífico han favorecido para la formación de algunos canales y esteros, unos importantes para la navegación, como son: Canal del Morro, Canal de Cascajal, Canal de Jambelí y Canal de Mondragón. Otros de menor importancia como; Canal de Naranjal, Canal de Matorrillos, Chupadores Grandes y Chupadores Chico.

Para la transportación desde zona alta de playas y bahías se utilizan transporte fluvial a través de barcazas y es utilizado también como modo de transporte.

5.2 ARCHIPIÉLAGO Y PUNTA JAMBELÍ

El Archipiélago se extiende desde la entrada o inicio del Estero Santa Rosa hasta la Boca Capones.

Tiene muchas islas separadas por esteros estrechos, su terreno es bajo e inundable, por lo que existen manglares en sus orillas. Punta Jambelí es el accidente geográfico de referencia para entrar al Canal de Santa Rosa y siguiendo éste, se arriba a Puerto Bolívar.

La flota que transportada en barcazas desde las islas hacia el puerto tienen por ventaja descargar por vía marítima en un puerto pesquero destinado para la pesca artesanal, o de medio de apoyo para la descarga proveniente de las islas para el sector camaronero.

5.3 ARCHIPIELAGO DE JAMBELÍ

Está compuesto de las islas:

Bocas, Callejones, Chupadores, Costa Rica, De los Ojos, El Gato, Jambelí, La Plata, Pangol, Patria, Payana, Playón, Pollos, San Gregorio y Tembleque.

Las islas albergan una pequeña población. Tienen además algunos hoteles, un museo y playas.

El medio de transporte común que conecta con la tierra son las lanchas que salen de Puerto Bolívar (situado ya en el Cantón Machala). El viaje dura unos 30 minutos.

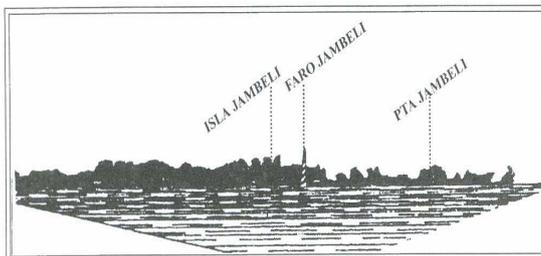


Figura 3; Fuente : Innocar.

El gran atractivo de la costa de El Oro lo constituye el archipiélago de Jambelí, un conjunto de islas cubiertas de manglares donde se encuentran acogedoras y extensas playas. Luego de 20 minutos de travesía arribará a las transparentes aguas de Jambelí y al mejor balneario del Sur del país. Caminar por sus playas es muy agradable y la puesta del sol es excepcional.

5.4 FONDEADERO

Las embarcaciones de gran calado se acoderan en los muelles para realizar el embarque y desembarque de productos en especial el banano.

5.5 Fondeadero de Pesqueros

Por ser una zona de gran actividad camaronera toda embarcación que se dedican a la faena de pesca puede fondear con seguridad en el área comprendida entre el Faro de Jambelí y la boca del mismo nombre, en la margen derecha del estero. Los pesqueros que entran al puerto se fondean al lado N. del muelle de Anglo (actualmente fuera de servicio).

También se puede utilizar como fondeadero de emergencia el sector comprendido entre la cabeza del muelle de espigón en el lado N. hasta el Estero del Muerto.

En el área de cuarentena pueden fondearse hasta cuatro buques de 137 m. de eslora con un calado de 9.2 m. (30 pies), siendo aconsejable fondear a 0.25 de milla de la orilla opuesta, y de buque a buque no menos de 0.24 de milla, en la maniobra de fondeo se aconseja utilizar 3 paños de cadena en el agua y en mareas de sicigias 4 paños al cabrestante.

CAPITULO VI

6. Análisis de Productividad de la Producción Camaronera de la Provincia del Oro.

6.1 Tabla de Resumen estadístico y Análisis

NIVEL DE PRODUCTIVIDAD DEL CAMARÓN ORENSE EN ESTUDIO.- A partir de los datos estadísticos se procede con el análisis de la fundamentación de los datos donde claramente se puede ver el nivel de productividad y el alto potencial que la Provincia del Oro posee.

6.1.1 TABLA DE RESUMEN DE LA PRODUCTIVIDAD TOTAL DE LA PROVINCIA DEL ORO POR Ha

Rendimiento durante el año (lbs/ ha / año)	Lb/ha/ ciclo (1 ciclo)	Producción Total aproximado por año. Lbs./ prod / año
4500 lbs./Ha/año	4500 lbs. / Ha / año	43'694.595 lbs./ Prod/ año
15- 22 Producción /ha Estándar de producción	Equivalente a 1 ciclo Frecuencia : se dan 3 ciclos durante el año	400- 600 kilos rendimiento Estándar.

¹ Tabla 4; Resumen de datos del rendimiento anual (lb/prod/año).

Fuente; Los Datos extraídos de la Subsecretaria de Pesca.

¹ En el recuadro se muestra el volumen de productividad expresado en lbs./ prod/ año. El Sector Camaronero Orense, tiene un periodo de cultivo de tres ciclos anuales, lo cual da como resultado una producción total de 400-600 kilos rendimiento estándar.

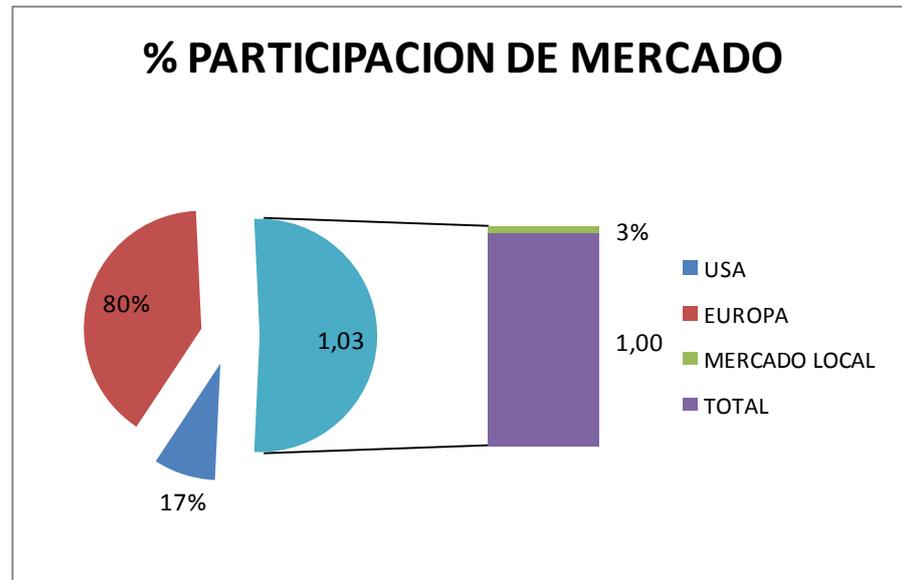
El cuadro es producto del análisis en base a la producción total sobre el rendimiento de productividad que posee la Provincia del Oro, los datos que sirvieron para objeto de estudio y medición del rendimiento de Productividad son extraídos del informe presentado por la Subsecretaria de Pesca de acuerdo a el Proceso de regularización de las fincas camaroneras que entran en vigencia hasta el Periodo 2010, que son los datos que han registrado.

La producción Camaronera tiene un promedio de rendimiento total aproximado por año de 43'694.595 lbs. / Prod / año, del promedio de rendimiento total su infraestructura permite 400- 600 kilos rendimiento Estándar, que equivale a 1 ciclo la frecuencia de cosecha se da en un promedio de 3 ciclos durante el año.

A modo de ejemplo se puede citar entre uno de las plantas procesadoras potenciales que tiene la Provincia del Oro que tiene su producción ubicada en la Provincia del Oro y que exporta por Guayaquil:

Ejemplo de la Compañía **MAR ECUADOR:**

MAR ECUADOR cuenta con todos los medios, para poder exportar desde la Provincia pero no lo hace actualmente debido a que el Camarón Orense no se exporta por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. Mar Ecuador se encuentra ubicado en el Cambio.

Información de mercado:**Mercados Actuales.**

² Gráfico 7; Fuente: Mar Ecuador Co; información de mercado.

Mercado objetivo.

El objetivo principal de la empresa es incrementar sus exportaciones al mercado Norte Americano, ofreciendo un producto de primera calidad.

De acuerdo a la capacidad de producción de la empresa, se podría abastecer aproximadamente seis contenedores mensualmente, es decir, alrededor de 200000 a 300000lbs/mes.

A continuación tenemos estadísticas de la participación del mercado en los países que demandan la mayor concentración de las exportaciones de Camarón en la Provincia del Oro, en la actualidad MAR ECUADOR exporta hacia los siguientes mercados:

² Los datos de la nota 2 del recuadro indica la información de mercado, de los actuales clientes, y correspondientemente la participación de mercado representados en términos reales.

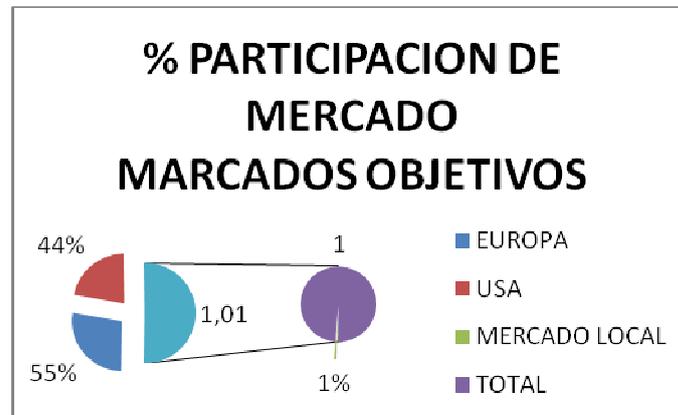


Gráfico8; Fuente: Mar Ecuador Co.

Del 100% del total, el 80% de la concentración de las exportaciones del sector acuícola la tiene el bloque económico de Europa, que demandan la mayor demanda en la Provincia del Oro, y del País apenas el 34% de la concentración de las exportaciones en el Ecuador.

CAPITULO VII

INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA EMPACADORA MAR ECUADOR EN LA PROVINCIA DEL ORO

7. PROCESO LOGISTICO DE LA EMPACADORA.

7.1 Estudio de la Cadena Logística del Sector camaronero en la Provincia del Oro.



Gráfico 9.³ Cadena logístico del Camarón Oreño.

Desarrollo del Análisis de la Cadena Logística del Sector Camaronero:

- a) **La Unidad de Producción;** se ve afectada por los problemas de enfermedades que obtiene el camarón en el cultivo.

Esta es la mayor anomalía en los sistemas de producción dependen en gran medida de aplicaciones técnicas que se han perfeccionado en las actuales épocas con prácticas de tecnología producto de las exigencias del mercado.

³ Cadena logística del Camarón Oreño: está conformada por 5 fases las mismas que están comprendidas en: Producción, transporte a las Planta de Procesamiento, manejo en el Puerto, Transporte al Puerto Marítimo en el Puerto de destino.

Existen la aplicación de buenas practicas en el manejo del camarón , anteriormente tenían problemas de que había poca sanidad , el balanceado se dañaba ya que resultaba muy costoso, había detonación de los organismos patógenos ; pero la evolución y las exigencias del mercado involucran un mayor control, hoy en día existe un mayor control en la calidad del camarón.

- b) **El nivel de Porductividad**; depende en gran medida del nivel de calidad del agua es un factor determinante a la hora de la cosecha ya que depende de la calidad y del volumen potencial que podrá tener en crecimiento y eso es de acuerdo a la zona geografica y al clima.

La Provincia del Oro posee por caracteristica condiciones que favorecen la productividad del camarón orense, nos econtramos en una zona geostartegica y obtenemos por la generación de algas marinas propias de las condiciones del agua que permiten un volumen potencial de crecimiento para el camarón orense.

La cosecha se programa de acuerdo a analisis de la tabla de mareas , los tiempos de la siembra son en el periodo de aguaje , y en epoca de aguaje es cuando siembran porque de ese modo pueden calcular aproximadamente cuanto camarón van a cosechar.

El tiempo de aguaje dura en un periodo de 5 a 7 días que es el tiempo aproximado que pueden obtener un estimado del rendiemento de la cosecha.

Se puede tener una cosecha (ciclo) 3 veces en el año

Procesamiento.

El proceso de manufactura también va orientado de acuerdo al mercado objetivo. Con los niveles de calidad más óptimos, el éxito de su exportación depende en gran medida de la comercialización del producto en todo los niveles que involucra factores de comercialización y logística.

Su principio de conservación del producto depende de un principio básico de calidad que es la trazabilidad del producto.

El procesamiento mostrado a continuación en cada una de sus unidades del proceso de transformación en sus fases como lo demuestra a continuación el ejemplo:

7.2 Ejemplo del proceso Logístico de la Empresa MAR ECUADOR, planta procesadora, y exportadora de camarón (empacadora); ubicada en el cantón, Provincia de el Oro.

PRODUCTOS PROCESADOS

- CAMARON ENTERO-(Head-On)
- CAMARÓN COLA -(Head -Less)
- CAMARÓN COLA PELADO -(PUD)

CAMARÓN ENTERO



Figura4; Camarón entero

CAMARÓN CON COLA (HEAD / LESS).



Figura 5; Camarón con Cola (HEAD/ LESS).

CAMARÓN CON COLA PELADO (PUD – VARIOS TIPOS DE CORTES).



Figura 6; Camarón con Cola Pelado

CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN

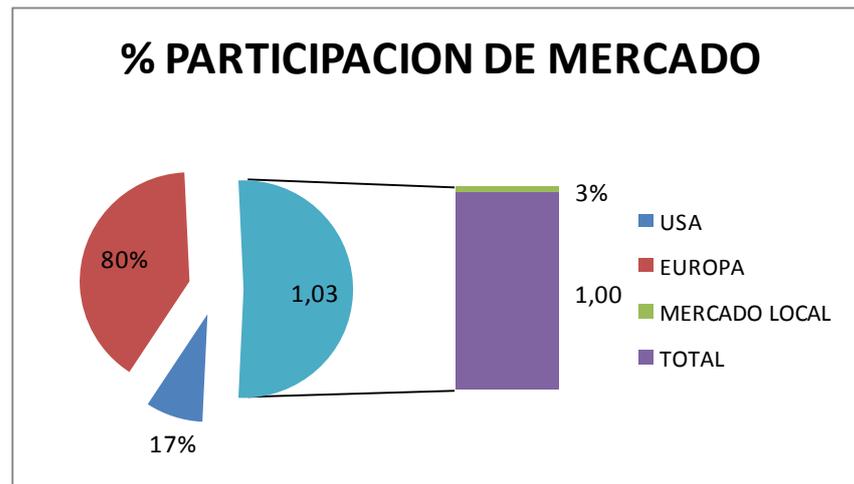
MENSUAL: 700000 LBS

DIARIA: 60000 LBS

TALLAS MAYORMENTE PROCESADAS: 36/40, 41/50, 51/60

Información de mercado

Mercados Actuales.



⁴Gráfico 11; de datos estadísticos del crecimiento en participación de mercado de la empacadora.; Fuente: Mar Ecuador. Co.

Mercado objetivo.

El objetivo principal de la empresa es incrementar sus exportaciones al mercado Norte Americano, ofreciendo un producto de primera calidad.

De acuerdo a la capacidad de producción de la empresa, se podría abastecer aproximadamente seis contenedores mensualmente, es decir, alrededor de 200000 a 300000lbs/mes.

⁴ En la ilustración del recuadro se presenta la descripción de los mercados prospectados , y que son clientes actuales de la empacadora, muestra crecimiento en participación de mercados actuales

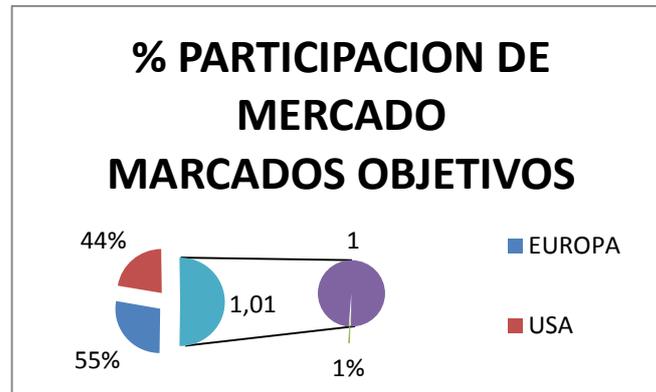


Grafico 12 ; Fuente: Mar Ecuador Co.

7.3 INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA EMPACADORA MAR ECUADOR EN LA PROVINCIA DEL ORO

a) AREAS EXTERIORES



Figura 7; Aéreas exteriores.

c) INGRESO DE PERSONAL



Figura 8; Ingreso al Personal. Fuente: Mar Ecuador.

7.4 PROCESO LOGISTICO DE LA EMPACADORA.

a) RECEPCIÓN DE MATERIA PRIMA



Figura 9; Recepción de Materia Prima

d) AREA DE DESCABEZADO



Figura 10; Área de Descabezado. Fuente: Mar Ecuador.

c) LABORATORIO DE CONTROL DE CALIDAD.



Figura 11: Fuente Mar Ecuador.

d) LABORATORIOS DE METABISULFITO

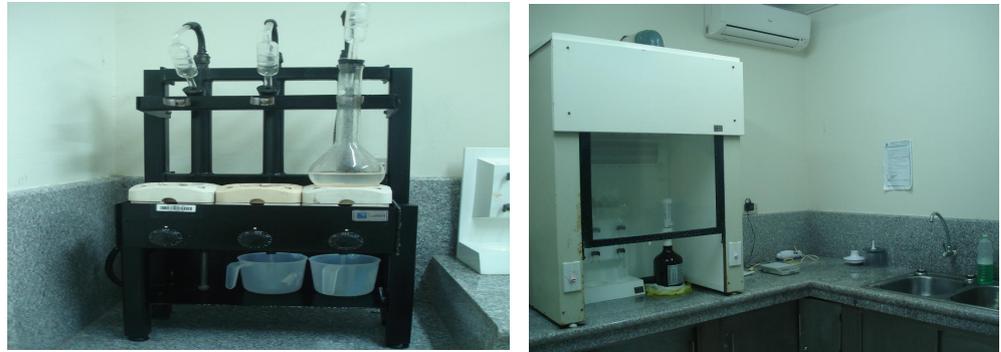


Figura 12; Laboratorios e Metasulfito.

e) CLASIFICACIÓN DEL PRODUCTO.



Figura 13; Clasificación del Producto. Fuente: Mar Ecuador.

f) EMPAQUE Y PESADO.



Figura 14; Empaquetado y pesado. Fuente: Mar Ecuador.

g) CONGELADO



Figura 15; Áreas de Congelado. Fuente: Mar Ecuador.

h) ALMACENAMIENTO



Figura 16; Áreas de Congelamiento. Fuente: Mar Ecuador

i) MAQUINA IQF

Figuras 17; Maquinaria IQF. Fuente: Mar Ecuador.

Conclusión:

“**Mar Ecuador**”; es una empresa procesadora de Camarón ubicada en la provincia del Oro, actualmente pese a tener toda la infraestructura no exporta por la Provincia; ya que no existen centros de refrigeración, líneas de tráfico para el transporte marítimo del Camarón Orense, es importante dar a notar sobre la inversión de costes de capital que la empresa desgasta por los costos que la empresa tiene que asumir al no exportarse por la Provincia, reitero diciendo que la competencia por carretera es superior al modalismo marítimo por diferentes factores tales como: falta de itinerarios en líneas navieras que permitan la exportación desde la Provincia , conectividad con el puerto para que tengan que salir desde su área de emplazamiento para exportar como hoy en día lo hacen por el Puerto Marítimo de Guayaquil , pudiendo exportar por APPB, mientras eso les representan inversiones de capital al no contar con un marco de intermodalidad.

Actualmente existe una ruptura en la cadena del transporte las aplicaciones de intermodalidad del transporte son deficientes en el paso de las mercancías, ya que a pesar de que la producción camaronera Orense se encuentra ubicada dentro de la

zona de influencia geográfica pudiendo exportar directo optimizando los costos que son innecesarios al ser transportados hasta la Provincia del Guayas ; dado que en la actualidad no se utiliza el Puerto Marítimo de la Provincia del Oro, siendo una de las causas principales para el desarrollo de la cadena logística del Camarón Orense, necesario para el desarrollo económico tanto del Puerto como del Sector Camaronero Orense.

CAPITULO VIII.

8. PUERTO MARITIMO DE PUERTO BOLIVAR.

Puerto Bolívar es el puerto más septentrional de la costa ecuatoriana, está ubicado sobre el lado E. de la entrada del Estero Santa Rosa y al SE del Canal de Jambelí, en la Provincia de El Oro, por vía terrestre se comunica hacia el interior del país con las ciudades principales de Cuenca y Guayaquil, está situado a continuación de la Punta Jambelí ingresando por el Estero Santa Rosa sobre un área de manglares y zona pantanosa; esta ciudad se caracteriza por las construcciones pequeñas en su mayoría, sin embargo en su malecón está la Iglesia y un edificio de 8 pisos que son perfectamente visibles a la distancia. La ciudad y el puerto están asentados desde el borde del estero siendo su desarrollo en forma longitudinal en dirección NE. hasta unirse con la ciudad de Machala.

8.1.1.1 UBICACIÓN:

Puerto Bolívar Geográficamente se encuentra ubicado a 3° 15'55" latitud Sur y 80° 00'01" longitud Oeste.

Esto es al sur del Golfo de Guayaquil, en la costa del Pacífico, Provincia de El Oro, Ecuador, Sudamérica.

Puerto Bolívar: Es una parroquia Urbana de la ciudad de Machala, su capital.

8.1.1.2 FACILIDADES PORTUARIAS

- ✓ Por su privilegiada ubicación geográfica, a 4:45 horas de la línea de tráfico internacional.
- ✓ Por su corto canal de acceso (4.5 millas náuticas) y con la protección natural de la isla Jambelí que se constituye en un rompe olas natural que vuelven calmas y seguras sus aguas para el atraque de las naves.
- ✓ 625 metros de Muelles, para el atraque de 4 naves simultáneamente.
- ✓ Con una amplia zona de fondeo y un calado de 10.50 m. en la mas baja marea,

8.1.1.3. DESCRIPCION GENERAL DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS.

Sus instalaciones se encuentran asentadas en un terreno de 75 Has. de extensión, con un frente de costa de aproximadamente un kilómetro de largo, su infraestructura cubre un área de 38 Has. y está constituida por muelles, calles, patios de estacionamiento, patios de carga, bodegas, oficinas administrativas y áreas de servicios; y, la diferencia (31 Has.) es área de reserva para proyectos futuros.

8.1.1.3.a MUELLES

APPB posee 2 muelles con dos atracaderos cada uno, con servicios de energía eléctrica 110v y 220v, iluminación integral y abastecimiento de agua:

- MUELLE ESPIGÓN
- MUELLE MARGINAL

8.1.1.3.b MUELLE ESPIGÓN

Se denomina así porque tiene la forma de Espiga, tiene dos atracaderos de 120 metros de longitud operativa cada uno, con capacidad para recibir buques de hasta 160 m. de eslora; posee un ancho total de 30 metros y un calado de 10.5 metros

8.1.1.4.c MUELLE MARGINAL

Se encuentra ubicado en la rivera del estero, tiene una longitud de 375 metros y un ancho de 25 metros con 10.5 metros de calado, lo que permite el atraque simultáneo de 2 buques.

8.1.1.4 d MUELLE DE CABOTAJE

Al servicio del turismo, hacia las playas y Archipiélago de Jambelí, e Isla Santa Clara para el avistamiento de ballenas

8.1.1.4 e MUELLE ANTIGUO**Área de Muelles Internacionales.**

El mismo que posee valor histórico; entregado actualmente a la Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo de El Oro, entidad que lo utiliza para el fomento de la cultura; además posee los muelles turísticos en la isla Jambelí, Costa Rica y en Puerto Pitahaya.

8.2.1. EL PUERTO HOY**8.2.1.1 BODEGAS PARA TODO TIPO DE CARGA**

Bodega N°	Área M2	Uso
1	2.016,00	Carga General
2	2.016,00	Carga general
5	1.440,00	Carga general
6	324,00	Carga general
7	324,00	Carga general
13	4.032,00	Carga general
Subtotal	10.152,00	Carga general
3	2.016,00	Paletizado de banano
4	2.016,00	Paletizado de banano
8 y 9	4.800,00	Paletizado de banano
10 y 11	5.760,00	Paletizado de banano

Subtotal	14.592,00	Paletizado de banano
12	2.360,00	Graneles
Subtotal	2.360,00	Graneles
TOTAL	27.104,00	

Tabla 5; Fuente: Plan estratégico de APPB.⁵

En general, las instalaciones portuarias se describen brevemente de la siguiente manera:

- ✓ 38.00 Has. de áreas desarrolladas (operativa, administrativa y de servicios).
- ✓ 31.00 Has. de reserva para el proyecto de ampliación de las instalaciones.
- ✓ Completa infraestructura vial al interior del recinto portuario.
- ✓ Iluminación total en sus áreas operativas y administrativas.
- ✓ Instalaciones eléctricas renovadas.
- ✓ Sistema de generación de emergencia constituido por tres generadores de 650 Kw cada uno, cubriendo holgadamente la demanda.
- ✓ Sistema de abastecimiento de agua potable abastecido desde un pozo profundo de 120 m de profundidad y 10” de diámetro, con sistema de cloración y filtro de carbón

8.2.1.2 SITUACION LABORAL

El personal que labora en Autoridad Portuaria está constituido por:

Empleados de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar:

⁵ En el recuadro, tenemos la descripción de acuerdo a la tipología de carga que es gestionada desde las instalaciones portuarias del Puerto Marítimo de Autoridad Portuaria.

Empresas de servicios Administrativos (Seguridad, aseo de calles, mantenimiento eléctrico y telefónico, agua potable, gasfitería, mensajería, conserjería, Choferes): 78 personas. Empleados y trabajadores de empresas Operadoras, Permisitarias y de servicios complementarios: 1.450 personas.

7.3.1.3 ORGANOS DE DIRECCION

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar es una entidad que se encuentra formando parte del Sistema Portuario Nacional, su esquema de dirección es el siguiente:

Como máxima autoridad y asesora en el ámbito portuario nacional tenemos al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, mismo que se encuentra conformado de la siguiente manera:

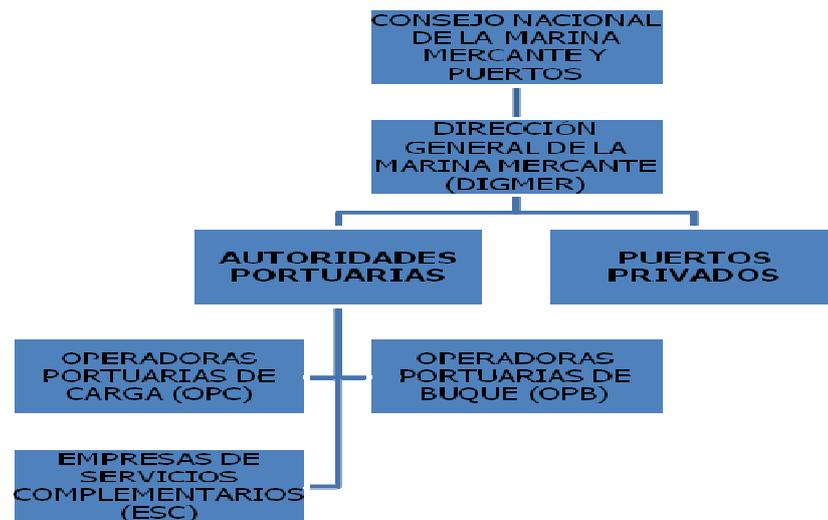
- El Ministro de Defensa Nacional, quien lo preside;
- El Comandante General de la Marina;
- El Ministro o Subsecretario de Relaciones Exteriores,
- El Ministro o Subsecretario Obras Públicas,
- El Ministro o Subsecretario Finanzas,
- El Ministro o Subsecretario Industrias, Comercio e Integración;
- El Presidente o Director Técnico de la Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica;
- El Jefe de la Primera Zona Naval; y,
- El Director de Desarrollo Marítimo de la Armada.

El Director de la Marina Mercante y del Litoral forma parte del Consejo como Asesor con voz informativa pero sin voto.

En el caso específico de APPB, tenemos que esta se encuentra dirigida por un **Directorio Institucional** integrado de la siguiente manera:

- Un vocal Presidente designado y representante del Presidente de la República ante dicho cuerpo colegiado. De entre los componentes de la propuesta en terna formulada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, conforme al literal i) del Art. 4 de la Ley General de Puertos. Su período en funciones de acuerdo con su designación es de 4 años.
- El Capitán del Puerto de la respectiva jurisdicción, es el Vicepresidente del Directorio y es quien subrogará al Presidente en caso de ausencia, su período en funciones es de 1 año.
- Un vocal designado por el Ministerio de Finanzas, con su respectivo suplente. Su periodo en funciones es de 4 años.
- Un vocal designado por el Ministro de Industrias, Comercio e Integración, con su respectivo suplente. Su periodo en funciones es de 4 años.
- Un vocal designado por el Ministro de Obras Públicas, con su respectivo suplente. Su periodo en funciones es de 4 años.

- Dos vocales representantes por parte de los usuarios, con sus respectivos suplentes. (Delegado de la cámara de construcción, Industrias, Comercio y de Agricultura en forma rotativa). El periodo en funciones para cada funcionario será de 1 año.



⁶ **Figura 18; Órganos de Dirección. Fuente: Plan Maestro de APPB.**

8.2.1.3 CLIENTES DEL PUERTO

Sus clientes primarios son las navieras y los importadores y exportadores de mercancías.

A través de las Instalaciones de Puerto Bolívar, sus clientes exportan a los mercados de ultramar banano, plátano, frutas tropicales, maderas, mariscos, existiendo un gran potencial para una futura comercialización de mineral de cobre.

⁶ La nota contiene grafico de los órganos de Dirección.

Por sus instalaciones se importa bobinas de papel, urea, vehículos, maquinaria pesada, tuberías.

Exportadores nacionales y extranjeros comercializan el banano y otros productos perecibles para el mercado internacional de 4 continentes como: Japón, Rusia, Arabia Saudita, Italia, Alemania, Holanda, Argentina, Chile, Bélgica, Lituania, la Costa Este y Oeste de Estados Unidos.

El banano se embarca en tres modalidades diferentes de acuerdo a las exigencias del mercado, por el sistema al granel, paletizado y en contenedores refrigerados, con un notable incremento en la última modalidad.

8.2.2.1 MISION Y VISION

8.2.2.1.a MISION

Entidad Portuaria de servicios integrales a las naves y cargas del tráfico marítimo nacional e internacional, en beneficio del comercio exterior y la sociedad a través de la productividad.

8.2.2.1.b VISION

Ser un Puerto eficiente y seguro al servicio del comercio exterior.

8.3.1.1 ANALISIS FODA

8.3.1.1.a FORTALEZAS.

- ✓ Negocio en marcha con carga cautiva: banano.

- ✓ 2008; año de inicio de labores de dragado con proyección a 12,5 mts a MLWS.
- ✓ Bajo nivel de sedimentación
- ✓ Acceso cercano a rutas de tráfico internacional.
- ✓ Su plan de modernización tiene un bajo nivel de inversión en relación con el beneficio proyectado
- ✓ Rompe olas natural (Archipiélago de Jambelí)
- ✓ Directorio Institucional coherente y cohesionado
- ✓ Ausencia de sindicatos.

8.3.1.1.b DEBILIDADES

- ✓ Limitaciones del marco legal actual respecto a reestructuración y modernización.
- ✓ Puerto mono-operador/ no somos en la actualidad un Puerto diversificado.
- ✓ Pobre índice de contenerización en relación a otros puertos regionales.
- ✓ Fallido proceso de delegación a la iniciativa privada en el año 2003
- ✓ Pobre nivel **actual** de conexión con líneas regulares de contenedores
- ✓ Carencia de sistemas modernos para el manejo de la carga; especialmente banano, contenedores y graneles.

8.3.1.1.c OPORTUNIDADES

- ✓ Generación de Desarrollo Social
- ✓ Excelente futuro y perspectivas de venta de banano en la UE.
- ✓ Poseer una relativa especialización en el manejo de carga de banano unitizada.

- ✓ Ser Puerto Complementario del Sistema Nacional Portuario y de la Región
- ✓ Ser puerto “Feeder” en el momento que el mercado así lo determine
- ✓ Proyectos en curso de conectividad regional en curso del portafolio IIRSA y del Plan Binacional.
- ✓ Aeropuerto Regional de Transferencia de carga “Santa Rosa”.
- ✓ Intención del gobierno de la RP de China de impulsar el proyecto ferroviario transamazónico
- ✓ Ambiente propicio para emisión de nueva Ley General de Puertos.
- ✓ Propuesta de SENPLADES para la creación de una región autónoma, conformada con las provincias de Loja, Zamora Chinchipe y El Oro.
- ✓ Incorporación de “nuevas cargas” del hinterland y Foreland como “negocios-ingresos adicionales” para APPB.
- ✓ Búsqueda de cambio de Sistema de Operación Portuaria de “Puerto Herramienta” a “Puerto Propietario”.
- ✓ Mercado Asia-Pacífico en expansión.

8.3.1.1.d AMENAZAS

- ✓ Desarrollo de puertos competidores muy cercanos
- ✓ Incremento de la competencia para el banano ecuatoriano.
- ✓ Que autoridades nacionales consideren que el Puerto debería conformarse con su actual negocio
- ✓ Deterioro de los mercados y precios internacionales de la carga principal.
- ✓ Autorizaciones contrarias al interés público para el funcionamiento de nuevos terminales privados en la localidad.

- ✓ Inadecuado nivel de facilitación aduanera acorde con las futuras operaciones portuarias.

7.4.1.1 INSTALACIONES PORTUARIAS:

El flujo del Puerto requiere de evaluación de los niveles productividad del Puerto ya que es una gestión integral, ya que dentro de las funciones se requiere evaluación de estadísticas que de ello se evalúe los niveles de crecimiento para el planteamiento de una oferta portuaria competitivo.

CAPITULO IVV

8. ANALISIS DEL FLUJO PORTUARIO:

a. DISPONIBILIDAD DE ITINERARIOS DE LAS LINEAS NAVE.

CLASIFICACION DE LAS LINEAS NAVIERAS QUE CONECTAN A LA WCSA CON EL RESTO DEL MUNDO

Servicios recalán en Ecuador y que potencialmente pueden ser atraídos a Puerto Bolívar:

1. LINEAS CONTEINERAS

1) Maersk

Carga: Contenedores

Puertos: Guayaquil y Esmeraldas

Frecuencia de recaladas: 2 naves semanales en Guayaquil y una en Esmeraldas

Ruta: Feeder con trasbordo en Panamá. Destino todo el mundo.

2) MSC

Servicio: Contenedores

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: 2 semanales

Ruta: Feeder con trasbordo en Buenaventura y Servicio Asia

3) Evergreen

Servicio: Contenedores

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: 2 semanales

Ruta: Feeder con trasbordo en Panamá.

4) NYK

Servicio: Contenedores

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: 1 semanal

Ruta: Asia

5) CMA CGM

Servicio: Contenedores

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: quincenal

Ruta: Feeder con trasbordo en Panamá

6) APL - MOL

Servicio: Contenedores

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: 1 semanal

Ruta: Feeder con trasbordo en Panamá

7) CCNI- Hamburg Sud – CSAV

Servicio: Contenedores

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: 2 semanales

Ruta: Costa Oeste de Sudamérica – Costa Este de Norteamérica

8) CCNI- Hamburg Sud

Servicio: Contenedores

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: 1 semanal

Ruta: Asia

9) CCNI

Servicio: Contenedores – Carga Suelta

Puertos: Guayaquil y Manta

Frecuencia de recaladas: Quincenal

Ruta: Europa

10) Hamburg Sud- Hapag Lloyd – CMA-CGM

Servicio: Contenedores

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: 1 semanal

Ruta: Europa

11) **CSAV**

Servicio: Contenedores

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: quincenal

Ruta: Europa

12) **Trinity - Interocean**

Servicio: Contenedores – Carga Suelta

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: semanal

Ruta: Costa Oeste Sudamérica - Miami

13) **Maruba- Csav – Hamburg Sud- Alianca**

Servicio: Contenedores

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: 1 bimensual

Ruta: Cono sur

14) **TBS**

Servicio: Contenedores y Carga Suelta

Puertos: Guayaquil y Esmeraldas

Frecuencia de recaladas: 1 bimensual

Ruta: Golfo

15) Ecuadorian Line

Servicio: Banano -Carga Suelta – Contenedores

Puertos: Guayaquil. Puerto Bolívar

Frecuencia de recaladas: Semanal

Ruta: Estados Unidos, Europa

16) DOLE

Servicio: Contenedores y Banano

Puertos: Guayaquil

Frecuencia de recaladas: 2 Semanales

Ruta: Estados Unidos y Europa.

17) Seatrade:

Time Charter, Tramp.

Empresa Holandesa, especializada en trasportar carga refrigerada globalmente, operan en varios lugares del mundo y también operan en Ecuador, ubicándose en las mejores posiciones ya que por mantener el concepto de eficiencia trata de ser rápido en su servicio entre puerto de carga y puerto de descarga, fuera de eso también trabajan en puertos especializados en carga refrigerada y con eso obtienen mayor calidad en el transporte hasta sus principales destinos.

Principales destinos de clientes: desde Ecuador operan hacia varios destinos, teniendo un servicio liner service , se carga Puerto bolívar , Guayaquil , de descarga

en Madrid , Bélgica , Hamburgo, en menos de dos semanas el producto se descarga en destino en Madrid, Hamburgo 15 días, a su vez tiene Charters de barcos completos al Mediterráneo que van por todo los destinos Norte de África, Turquía , Mar negro, al Báltico , Polonia , Rusia, con un servicio muy amplio, su principal enfoque está dirigido hacia la calidad de la carga, teniendo que ser suscritas , porque trabajan directamente en sus patios cuidando la calidad de la carga paletizada.

18) Del Monte

Red Shipping Ltd. proporciona servicios de transporte marítimo entre Estados Unidos y los puertos seleccionados en América Central y del Sur. Se trata de una compañía de nicho dedicados y con experiencia, que ofrece el mercado de conexiones directas, a veces más rápido tránsito. El alcance de nuestro servicio se compone de contenedores de todo tipo, material rodante y fraccionado.

19) Baltick City

En compañía naviera del Báltico A / S, que tenemos, desde 1950, ha sido el transporte de carga y proporcionar una variedad de especializados servicios de logística a empresas de todo el mundo.

<p>1. DE LA DISPONIBILIDAD DE ITINERARIOS DE LAS LINEAS NAVIERAS.</p>	<p>Actualmente en Autoridad Portuaria opera <i>Maersk</i> pero no dispone de itinerarios navieros para la embarque de otros productos que no sea el Banano, a consecuencia de ello no se exporta Camarón orense, ya que no hay los itinerarios marítimos para poder exportar las mercancías.</p>
--	--

<p>2. DE LA CERCANIA DEL PUERTO A LAS RUTAS DE NAVEGACION INTERNACIONAL.</p>	<p>Por su privilegiada ubicación geográfica, a 4:45 horas de la línea de tráfico internacional.</p>
<p>3. DE LA EXTENSION DEL CANAL DE ACCESO.</p>	<p>Por su <u>corto canal de acceso</u> (4.5 millas náuticas) y con la protección natural de la isla Jambelí que se constituye en un rompe olas natural que vuelven calmas y seguras sus aguas para el atraque de las naves.</p>
<p>4. PROFUNDIDAD SUFICIENTE DEL CANAL DE ACCESO.</p>	<p>Aproximadamente el cuenta con un calado de 9,5m. Con el estudio que realizo el Puerto Marítimo y con la traída de una Draga puede llegar a soportar un calado de 15m en la más baja marea, lo cuál resulta atractivo para las navieras , lo cuál significa que tiene oportunidad de crecimiento.</p>
<p>5. SUFICIENTE NUMERO DE MUELLES QUE EVITE EL CONGESTIONAMIENTO DEL PUERTO</p>	<p>Actualmente se cuenta con 4 Muelles, de los cuales 1 es de cabotaje, actualmente ya se encuentran construyendo sitios de atraque para prestar seguridad marítima que genere una oferta sustentable con la venida del muelle 5 y 6, el muelle 5 será una terminal multipropósito.</p>

<p>6. CORRECTA FUNCIONABILIDAD DE LAS FACILIDADES.</p>	<p>Actualmente el Puerto Marítimo de Puerto Bolívar, posee escasa infraestructura, los sitios de almacenaje son desaprovechados, ya que del total de contenedores en el puerto más del 50% son contenedores vacíos que pasan en almacén lo que le quita competitividad y rentabilidad al puerto de APPB. Sus instalaciones se encuentran asentadas en un terreno de 75 Has. de extensión, con un frente de costa de aproximadamente un kilómetro de largo, su infraestructura cubre un área de 38 Has. y está constituida por muelles, calles, patios de estacionamiento, patios de carga, bodegas, oficinas administrativas y áreas de servicios; y, la diferencia (31 Has.) es área de reserva para proyectos futuros.</p>
<p>7. MUELLES CON PATIOS Y BODEGAS DE ALMACENAMIENT O PERPENDICULARES A LA LINEA DEL MUELLE.</p>	<p>Si efectivamente existen 12 bodegas para todo tipo de carga, pero no hay centros de acopio refrigerados, no hay centros intermodales especializados, y es lo que se necesita para prestar facilidades la solución es la Z.A.L.</p>
<p>8. CONECTIVIDAD SUFICIENTE DEL</p>	<p>Hinterland es prospección económica de crecimiento, pero la ruptura de la cadena de transporte no permite la</p>

PUERTO.	integración con la cadena de transporte es una desventaja y pérdidas económicas ya que no se utiliza el puerto para la manipulación de mercancías del Camarón Orense
9. CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS NODOS Y REDES LOGISTICAS.	El nodo como puerto no esta integrado a las cadenas de transporte, las redes en la actualidad dependen de la parte contractual y son de estrategia comercial para el Puerto pero es importante aprovechar los nichos que se debe identificar claramente en el Puerto, no hay la suficiente conectividad con las redes logísticas actualmente.
10. ACCESOS SUFICIENTES Y CORRECTAMENTE UBICADOS.	Los accesos por carretera tienen un problema congestión en el interfaz Ciudad - Puerto, se debe abrir líneas de carreteras para prestar las correctas facilidades.
11. SUFICIENTES AREAS DE PARQUEO QUE PERMITAN NORMALIZAR EL FLUJO HACIA Y DESDE LOS MUELLES.	Si efectivamente existen 12 bodegas para todo tipo de carga, pero no hay centros de acopio refrigerados , no hay centros intermodales especializados , y es lo que se necesita para prestar facilidades la solución es la Z.A.L
12. VIAS PORTUARIAS	Internamente si hay paso a la movilidad sostenible interna dentro del Puerto , aunque se debe cuidar la cadena de frío

SUFICIENTES Y FUNCIONALES.	desde los almacenes REEFERS , actualmente todos los almacenes refrigerados están copados de carga de banano y no hay espacios portuarios para receptar carga como la del Camarón Orense , el Puerto debe externalizar los servicios
13. DE LA FACILITACION DEL COMERCIO EXTERIOR. DESREGULACION Y DISMINUCION DE LA DOCUMENTACION Y DEFINICION DE PROCEDIMIENTOS INTEGRALES.	No hay procesos integrales en el Puerto, actualmente se debe de contar con una plataforma e-commerce para que facilite el flujo de la información, contar con la suficiente infraestructura pero no la hay.
14. ADECUADA RELACION ADUANAS-PUERTOS	Hay poca conectividad con el Puerto, aun se manipula la información manual, lo cuál poco competitivo para el Puerto, prenden ya incorporar sistemas tecnológicos para procesar ininterrumpidamente y con agilidad el flujo de la información.
15. ADECUADO MARCO	Este es uno de los principales problemas del flujo logístico por el que se ve perjudicado el camarón Orense , la

REGULADOR DEL TRANSPORTE INTERMODAL	competencia del transporte por carretera es superior a el transporte marítimo que se efectúa en el puerto de APPB, por factores de competitividad del Puerto, costes logísticos ya que no cuentan con la suficiente infraestructura, y la distancia económica es mayor y actúa en desventaja para el sector del Camarón Orense , ya que en la actualidad no se exporta por Portuaria
16. PERSONAL ALTAMENTE MOTIVADO Y CAPACITADO.	Los Factores de competencia función a beneficio de los empleados con capacitaciones de manera que el departamento de Talento Humano cumple con una buena gestión, capacitando al personal, actualmente cuentan con capacitaciones dictadas por organismos internacionales que han establecido convenios con el Puerto, a manera de resumen del total apenas el 3% del personal posee profesión en el ámbito, pero si están gestionando capaciones al personal por un lado es positivo.
17. AUTOMATIZACION DE LOS PROCEDIMIENTOS.	No hay actualmente, y se requiere la incorporación de sistemas de información, de acuerdo a la matriz de Boston necesitan innovar procesos de información, ya que de lo contrario seguirían por fuera de la competencia y la oferta no sería sostenible.
18. EFICIENTE INTERCAMBIO DE	Con el manejo de información a través de una plataforma de e-commerce darían un gran avance pero por el

INFORMACION	momento no lo tienen, a pesar de que si tienen planes de incorporar estos procedimientos en el Puerto APPB.
--------------------	---

Tabla 6. Análisis del Flujo Portuario.

CAPITULO VV

9. Plan de análisis de datos.

Una vez aplicados los instrumentos y analizada la validez, se procederá a la tabulación de datos cualitativos y cuantitativos los cuales se presentarán gráficamente en términos de porcentajes a fin de facilitar la interpretación.

También se procederá al análisis integral, desprendido del marco teórico, objetivos y variables de la investigación.

A continuación se efectuará la estructuración de conclusiones y recomendaciones que organizadas en una propuesta lógica y factible, permitirán participar en la solución del problema planteado.

Finalmente, como parte de la investigación se estructurará una propuesta pertinente al tema de la investigación según su competencia, enfocada a determinar las causas que provocan el inadecuado proceso logístico del Camarón en Orense la Provincia del Oro.

CAPITULO X

10. Análisis de la encuesta

1) ¿Cuáles son los modos de transporte que utiliza al movilizar sus embarcaciones?

Terrestre

Aéreo

Fluvial

Marítimo

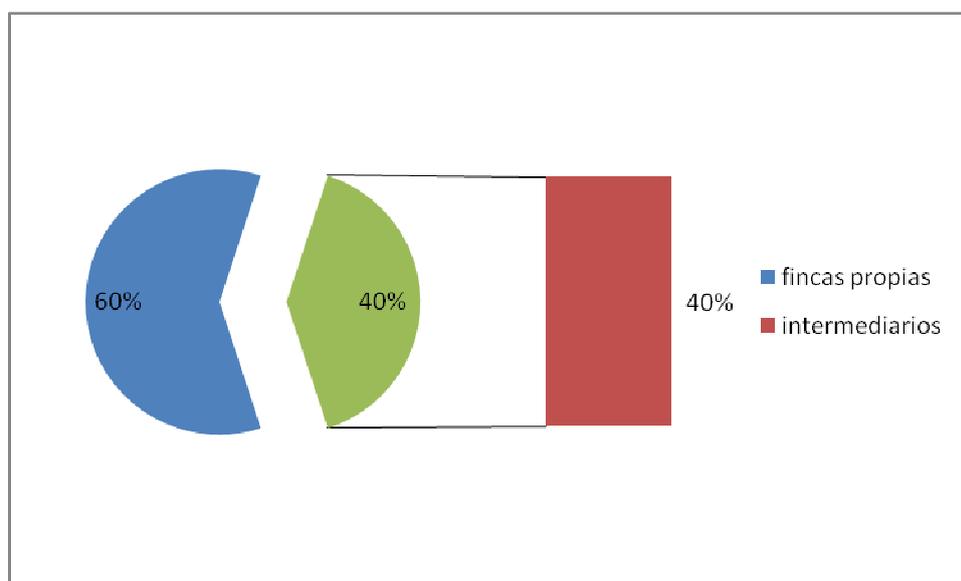
Respuesta:

A lo que el 60% de las empacadoras que están ubicados en zona de tierra del continente en el estero de Santa Rosa utilizan el modo terrestre para trasladarlo hasta la planta procesadora donde es capturado el camarón, de los cuales tienen sus propias fincas camaroneras y el 40% restante captura desde intermediarios de la pesca del camarón y lo hacen por vía terrestre desde camaroneras externas.

De este porcentaje total el 60% utiliza transporte terrestre y marítimo para exportar el producto.

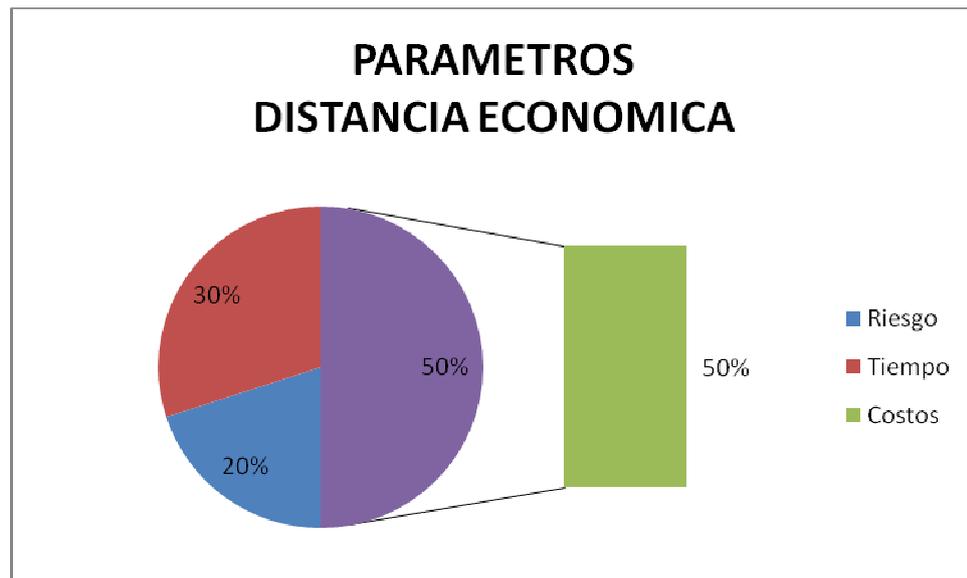
El 40 % espera hasta obtener la productividad que es exportada al pasar por intermediarios que utilizan modalidad terrestre al ser transportada hasta la línea de fabrica que luego será movilizadada nuevamente por modalidad terrestre y luego para efectos de su comercialización es transportada hasta Guayaquil por modalidad

terrestre nuevamente para intercambiar a modalidad marítima donde es embarcada para ser exportada a su puerto marítimo de destino / cliente final.



2) **¿Cuáles son los problemas más comunes en la transportación de sus productos?**

El 100% de los encuestados respondió que la transportación terrestre desde la Provincia del Oro hasta Guayaquil involucra una distancia económica que incurre en los tres componentes que se mencionan.



El 30% que perciben los exportadores del camarón Orense como una desventaja económica en tiempo excesivo al tener que pasar por varios procesos cuando pueden optimizar tiempo con la ayuda del puerto Marítimo de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

El 20% Representan a el riesgo inherente de la carga al ser transportado, la carga es asegurada totalmente pero un atrasado seria una pérdida significativa para los camaroneros, así como es riesgoso movilizarlo e innecesario cuando se puede exportar directamente.

El 50% pertenece a la desventaja económica que se ven expuestos al incurrir en elevados costos los camaroneros orenses ya sea por sus costos portuarios y los costos logísticos que involucra la distancia económica y por ello se han visto perjudicados.

3) ¿Exportaría Ud. por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar?

El 100% de los encuestados contestaron afirmativamente porque son altos los riesgos y costos que tienen que incurrir para realizar la comercialización, están de acuerdo en que Autoridad Portuaria debería de abrir más líneas de tráfico para que ellos puedan comercializar sus productos, ya que el único producto que se comercializa en portuaria es el banano.

4) ¿Conoce los beneficios que obtendría al Exportar por el Puerto Marítimo de Autoridad Portuaria?

El 100% está consciente de que obtendrían beneficios al ser utilizado el Puerto para la exportación de sus productos, por los factores de costos, riesgos, tiempo.

5) ¿Exporta Ud. por Guayaquil?

La comercialización del sector Orense que es comercializado desde las plantas procesadoras (empacadoras) el 100% exporta desde Guayaquil, y el 1% es destinado a la distribución local.

6) ¿Con que frecuencia exporta y con qué volumen exporta por Autoridad Portuaria de Guayaquil?.

El 100% de las plantas procesadoras encuestadas, respondieron que exportaban en un rango de 4 - 5 contenedores de 40 TEUS con una frecuencia semanal aproximadamente.

CAPITULO XI**11. ACCIONES ESTRATEGICAS A SER IMPLEMENTADAS.**

Las acciones estratégicas a tomarse serán de utilidad para la implementación de buenas prácticas de la cadena logística del camarón Orense.

OBJETIVOS	METAS	ACCIONES
DESARROLLO DE UN SISTEMA LOGISTICO DEL CAMARON ORENSE CON PRACTICAS EFICIENTES	AUMENTO DE LA COMPETITIVIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • SUFICIENTES MUELLES QUE EVITEN EL CONGESTIONAMIENTO • CONECTIVIDAD SUFICIENTE CON EL PUERTO. • INFRAESTRUCTURA ADECUADA PARA BRINDAR FACILIDADES EN EL ABASTECIMIENTO • ADMINISTRACION DEL TIEMPO ADECUADO. • CERTIFICACION DE SEGUROS INTERNACIONALES • GESTION DE CALIDAD
MODERNIZACIÓN DE LA LOGISTICA DE MEDIOS PARA LA	FACILITACIÓN DEL COMERCIO DEL CAMARON ORENSE	<ul style="list-style-type: none"> • ESTABLECIMIENTO DE UNA CORRECTA UTILIZACIÓN

<p>COMERCIALIZACION DEL SECTOR CAMARONERO ORENSE.</p>		<p>DE LA CERCANIA DEL PUERTO.</p> <ul style="list-style-type: none"> • PROFUNDIDAD SUFICIENTE DE CANAL DE ACCESO • ITINERARIOS DE LINEAS NAVIERAS DISPONIBLES. • JUST IN TIME • ECONOMÍAS DE ESCALAS CON LA DIVERSIFICACIÓN DE LA OFERTA DE PRODUCTOS CON LAS FACILIDADES DE ACCESO QUE BRINDA EL DIVERSO HINTERLAD DE LA PROVINCIA. • ADECUADO MARCO REGULADOR DEL SISTEMA INTERMODAL
<p>DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA E INTERFASES PARA LA UTILIZACION DEL PUERTO EN LA COMERCIALIZACION DEL CAMARÓN ORENSE.</p>	<p>AUMENTO DE LA INVERSIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • SOLUCION DE LOS PROBLEMAS DE SEDIMENTACIÓN A LARGO PLAZO • VIAS PORTUARIAS SUFICIENTES Y FUNCIONALES • FACILITACION

		<p>N DEL COMERCIO, DESREGULAC IÓN Y DISMINUCIÓN DE LA DOCUMENTA CIÓN , IMPLEMENTA R PROCESOS INTEGRALES</p> <ul style="list-style-type: none"> • MUELLES DE PATIOS Y BODEGAS PERPENDICULARES A LA LINEAS DEL MUELLE • CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE REDES Y NODOS. • MEJORAMIENTO DE ACCESO TERRESTRE Y ACUATICO • PUERTO LIBRE • CREACION DE UNA ZAL
--	--	---

⁷ Matriz de acciones Estratégicas a ser implementadas.

- 1) Evaluar costo beneficio de exportar desde el Puerto Marítimo de Autoridad Portuaria de Guayaquil vs los beneficios que podrían obtener con las facilidades portuarias que les prestaría el Puerto Maritimito de Autoridad

⁷ El recuadro presenta estrategias para dar alternativas para el desarrollo de una infraestructura logística para el sector Camaronero Orense, presentado soluciones eficaces que permitirán desarrollar técnicas adecuadas mediante el establecimiento de objetivos estratégicos, fijación de metas, y cumplimiento de las acciones estratégicas que se pueden tomar como medidas de acción para ser implementadas.

Portuaria de Puerto Bolívar ubicado en dentro de su Zona Geográfica, con el precepto básico de análisis de la distancia económica.

Como resultado se agregaría valor a la cadena de transporte intermodal, se facilitaría la conectividad con la integración de su Hinterland del sector productivo camaronero Orense, se incrementarían volúmenes de exportación.

- 2) Ventajas competitivas para el sector, con la prestación de las facilidades portuarias ya influiría de manera significativa en la optimización del coste final del producto, optimizaría sus costos logísticos y obtendrían resultados que serían una ventaja competitiva para su comercialización de productos al ser exportados.
- 3) Incremento en los volúmenes de exportación al obtener ventajas en el alineamiento de los clientes entre preferencias y rentabilidad.
- 4) Con el aumento de las líneas de tráfico se incrementarían el índice de la demanda.
- 5) Con la implementación de nuevas estrategias tendremos una estructura con canal de distribución adecuado.
- 6) Relación comercial adecuada.
- 7) Manejo de riesgos con impactos logísticos.
- 8) Economías de escala.
- 9) Tiempos de ciclo corto en el ofrecimiento (JUST IN TIME).

CAPITULO XII

12.a-CONCLUSIONES.

- a. Para que las mercancías se sientan atraídas a transitar por la Provincia del Oro, las distintas funciones de creación de valor que se presten desde la Provincia, deben hacerlo en forma eficiente, otorgando una ventaja competitiva a aquellas empresas y cadenas materia prima/consumidor que decidan que algunas de sus funciones de administración de materiales y logística se ejecuten en o a través de la zona de emplazamiento.
- b. La separación de flujos en el mix de distribución y la existencia de dos sub-sectores claramente diferenciados (canal de transacciones # canal de intercambio), implica que no existe ninguna razón a priori para pensar que por el hecho de que los mercados principales de consumidores estén fuera del país, los canales de intercambio no puedan pasar en alguna medida para que sean más eficientes cuando así lo hacen.
- c. Los conceptos que hoy existen con respecto a los sistemas logísticos implican que debemos analizar el tema del tránsito no como una suma de estudios descriptivos y estáticos de distintos sectores y áreas que intervienen en el mismo, sino que debemos analizarlo en forma sistémica y dinámica, viendo los trade-offs (desventajas) que existen entre sus distintas variables.

- d. Asimismo, si Puerto Bolívar quiere convertirse efectivamente en un Hubs y plataforma logística, todos los distintos elementos de esta plataforma logística deben estar muy bien integrados, permitiendo que la misma sea flexible, eficiente y de alta calidad.
- e. Por último, para que el multimodalismo y/o el transporte intermodal pueda traernos los beneficios que ha traído a otras regiones del mundo (especialmente a otros Hubs de distribución regional) como elemento facilitador del tránsito, deberemos asegurarnos que el marco legal, la infraestructura y los distintos organismos y actores privados involucrados permitan hacer realidad que una mercadería pueda teóricamente llegar a nuestro país por cualquier modo de transporte y salir nuevamente de él por cualquier otra combinación posible de modo de transporte, sin que el agregado de costos de manipulación e interfaces desvirtúe los ahorros que se pueden efectivamente generar con el Intermodalismo.
- f. Para ello, más allá de los aumentos de eficiencia que se puedan obtener en cada modo de Transporte individualmente considerado, es fundamental que el país desarrolle adecuadas interfaces Intermodales, la integración de una Z.A.L interna en el puerto permitirá la adecuada interconexión intermodal entre nodos logísticos.

12.b -RECOMENDACIONES.

- Aprovechar las características de intermodalidad propiamente en sus niveles físicos, funcionales, para generar un propósito estratégico que añada valor al puerto, con una gestión estratégica apropiada con un enfoque de Tercera generación donde se posiciona el Puerto como una plataforma de Actividades Logísticas que mejoran la oferta portuaria, aumenta los niveles de competitividad, y a su vez mejoran los ingresos del puerto con el mejoramiento en los niveles de calidad del Puerto.
- El puerto marítimo de Puerto Bolívar se caracteriza por tener ventajas de conectividad con el Hinterland que deben ser desarrollados para facilitar y evitar la ruptura de los niveles intermodales de transporte y coordinar las actividades con precepto de eficiencia, prestar la atención de los servicios en el sitio y el momento adecuado, mejorando la oferta portuaria, para prestar mayores beneficios al Sector Camaronero en la Provincia.
- La exportación desde la Provincia, mejorará la economía del sector, permitirá la optimización de costes logísticos para el sector Camaronero Orense.
- Autoridad Portuaria mejorará la oferta económica con la integración de una ZAL que permitirá desarrollar estaciones de intermodalidad que mantendrá los niveles de conectividad de los nodos intermodales para una adecuada gestión de los flujos, pero esto significa la reestructuración y aplicaciones de un sistema logístico brindando mayores beneficios al sector y una adecuada gestión del Camarón Orense.

13.-Bibliografía.

Pulpa Fruit – Colección Pyme CESA. Por **CARLOS DÍAZ CORTÉS /PABLO VALBUENA.**

Reformas al Reglamento para la Aplicación del Régimen Tributario Interno.

- ⌘ Pensamientos del desarrollo- Marítimo Ecuatoriano, dirección general de intereses marítima.
- ⌘ Análisis de evaluación de proyectos de inversión- volumen II
HAIR- BUSH-ORTINAU.
- ⌘ Emprendedores- J Prat Ballester.
- ⌘ Logística- administración de la cadena de suministros.
Ronall H. Bullock.
- ⌘ Investigación de operación marítima.
Ramón Bernabé García
- ⌘ Camarones en el Ecuador Tomo I
- ⌘ http://www.utna.com.ar/papers/paper_barcaza.pdf
- ⌘ <http://www.inocar.mil.ec>
- ⌘ proyecto del censo camaronero en la costa continental 2004

14.-Glosario de términos.

Short Shipping: Los términos modernos **marítimo de corta distancia** y **autopistas del mar** se refieren a las condiciones históricas de **cabotaje**, **cabotaje** y **comercio de cabotaje**, que abarcan el movimiento de carga y pasajeros por la vía marítima sin directamente cruzando un océano. ^[1] transporte de alta mar, navegación intercontinental o el transporte marítimo se refiere al tráfico marítimo que cruza los océanos. Si bien el "short sea shipping 'es el término desarrollado en Europa," la autopista del mar' es el término en Estados Unidos desarrollados se utilizan actualmente.

Hinterland: *Interior del país:* una zona rural que rodea la cuenca urbana de las grandes ciudades o aglomeraciones. Se caracteriza por una población menos densa y la infraestructura. En transporte el uso, en el interior de un puerto es la zona que sirve, tanto para importaciones como para exportaciones.

Foreland: El concepto de **Foreland** proviene del alemán y se refiere específicamente al área complementaria de un puerto conectada a éste por barco, es decir, al conjunto de áreas desde donde se atraen las importaciones y se distribuyen las exportaciones.

En un sentido más amplio puede aplicarse al conjunto de territorios (ciudades, comarcas, regiones...) con los que se encuentra conectado otro territorio.

Transporte Intermodal: La definición de la Conferencia de Ministros de Transporte de Europa, dice *Transporte Intermodal es cuando se hace el transporte por camión sobre la*

distancia más corta posible, haciendo la larga distancia por ferrocarril o por agua. En esta definición la referencia a distancia más larga / corta, confunde. El término "Transporte Intermodal" se aplica tanto a cargas unitarizadas como a cargas no unitarizadas, aunque en la práctica en el Transporte Intermodal domina el uso de contenedores (marítimos o domésticos).

e-commerce: El **comercio electrónico**, también conocido como *e-commerce* (*electronic commerce* en inglés), consiste en la compra y venta de productos o de servicios a través de medios electrónicos, tales como Internet y otras redes informáticas. Originalmente el término se aplicaba a la realización de transacciones mediante medios electrónicos tales como el Intercambio electrónico de datos, sin embargo con el advenimiento de la Internet y la World Wide Web a mediados de los años 90 comenzó a referirse principalmente a la venta de bienes y servicios a través de Internet, usando como forma de pago medios electrónicos, tales como las tarjetas de crédito.

La cantidad de comercio llevada a cabo electrónicamente ha crecido extraordinariamente debido a la propagación de Internet. Una gran variedad de comercio se realiza de esta manera, estimulando la creación y utilización de innovaciones como la transferencia de fondos electrónica, la administración de cadenas de suministro, el marketing en Internet, el procesamiento de transacciones en línea (OLTP), el intercambio electrónico de datos (EDI), los sistemas de administración del inventario, y los sistemas automatizados de recolección de datos.

Logística: La **logística** (del inglés *logistics*) es definido por la RAE como el *conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, especialmente de distribución*. En el ámbito empresarial existen múltiples definiciones del término logística, que ha evolucionado desde la logística militar hasta el concepto contemporáneo del arte y la técnica que se ocupa de la organización de los flujos de mercancías, energía e información.

La logística es fundamental para el comercio. Las actividades logísticas conforman un sistema que es el enlace entre la producción y los mercados que están separados por el tiempo y la distancia.

La logística empresarial, por medio de la administración logística y de la cadena de suministro, cubre la gestión y la planificación de las actividades de los departamentos de compras, producción, transporte, almacenaje, manutención y distribución.

15.- ANEXOS

Cuestionario

- 1) **¿Cuáles son los modos de transporte que utiliza al movilizar sus embarcaciones?**
Terrestre
Aéreo
Fluvial
Marítimo
- 2) **¿Cuáles son los problemas más comunes en la transportación de sus productos?**
Riesgo
Tiempo
Costos
- 3) **¿Exportaría Ud. por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar?**
¿Conoce los beneficios que obtendría al Exportar por el Puerto Marítimo de Autoridad Portuaria?
- 4) **¿Exporta Ud. por Guayaquil?**
- 5) **¿Con que frecuencia y volumen exporta por Autoridad Portuaria de Guayaquil?**

M. Verónica A. Ramírez

2011.
