

REPÚBLICA DEL ECUADOR

SECRETARIA GENERAL DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NACIONAL

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES



**TESIS DE MAESTRÍA EN SEGURIDAD Y DESARROLLO CON
MENCIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA Y GERENCIA EMPRESARIAL**

**Í EL SISTEMA PORTUARIO ECUATORIANO Y SU INTEGRACIÓN A LA
CUENCA DEL PACÍFICOÍ**

CPNV. E.M. GALO CEVALLOS BORJA

XXIX CURSO

2001 Æ 2002



REPÚBLICA DEL ECUADOR

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES

EL SISTEMA PORTUARIO ECUATORIANO Y SU INTEGRACIÓN A LA CUENCA DEL PACÍFICO.

**Tesis presentada como requisito para optar al
Título de Master en Seguridad y Desarrollo con mención en Gestión
Pública y Gerencia Empresarial.**

**Autor: CPNV. E.M. Galo Cevallos Borja
Asesor: CPNV. EMC. Galo Alemán**

Quito, de julio del 2002



EL SISTEMA PORTUARIO ECUATORIANO Y SU INTEGRACIÓN A LA CUENCA DEL PACÍFICO.

Por: CPNV. EM. Galo Cevallos Borja

Tesis de Grado de Maestría aprobado (a) en nombre del Instituto de Altos Estudios Nacionales por el siguiente tribunal, a los días del mes de junio del dos mil dos, Mención Honorífica (y) (o) Publicación.

C.I.

C.I.

C.I.

INTRODUCCIÓN

La presente tesis es una investigación académica acerca del Sistema Portuario Ecuatoriano y su Integración a la Cuenca del Pacífico. Para el desarrollo de la misma he proyectado una estructura esquemática de contenidos en cinco capítulos.

El Capítulo I inicia con una breve descripción del marco legal del Sistema Portuario Ecuatoriano. Allí estableceré los parámetros que constituyen la estructura de la legislación básica que se debe aplicar a las actividades del Sistema Portuario. Siguiendo el orden de prelación analizaré cuatro leyes: La Ley General de Puertos; Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional; Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial. De este análisis resaltaré los elementos fundamentales que contienen dichas leyes, como elementos imprescindibles para cumplir a cabalidad y conforme a derecho las acciones portuarias.

El Capítulo II contiene una descripción del Sistema Portuario Nacional, comenzando con el estudio de la infraestructura portuario existente en nuestro país, para lo cual estableceré un esquema organizativo de las entidades portuarias, identificando los puertos comerciales de común uso y los más grandes como: Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Bolívar. Finalmente anotaré algunos datos e interpretaciones del movimiento portuario nacional referente a la carga, naves y otras variables.

El Capítulo III comprende información de la utilización de los puertos ecuatorianos de manera individualizada, estableciendo los movimientos de carga y naves.

A continuación en el Capítulo IV realizaré un estudio de manera general de la Cuenca del Pacífico a partir de los antecedentes históricos, los procesos de regionalización que se han iniciado en esta zona y la estructura institucional de la Cuenca del Pacífico. En esta instancia de la investigación en tres temas básicos resumiré la participación del Ecuador en la Cuenca del Pacífico, a través de la exposición de los antecedentes y objetivos, funciones y estructura operativa. Finalmente destacaré la presencia del Ecuador en la Cuenca del Pacífico.

En el Capítulo V y Final anotaré las conclusiones y recomendaciones de la presente Tesis.

CAPÍTULO I

MARCO LEGAL DEL SISTEMA PORTUARIO

1.1 ESTRUCTURA LEGAL

La actividad portuaria comercial ha sido mayoritariamente ejercida por el Estado en las últimas décadas, bajo un régimen de monopolio de las operaciones de tierra y del uso de las infraestructuras públicas por parte de las Autoridades Portuarias, habiéndose producido un cambio sustancial de esta política a raíz de la promulgación de la Ley No. 50 del 28 de Diciembre de 1993, de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestaciones de Servicios Públicos, por parte de la Iniciativa Privada, más conocida como *Ley de Modernización*.

Que dicho cambio de política consistió, fundamentalmente, en el alejamiento de las Autoridades Portuarias del rol de operación directa de los puertos y del de realización de inversiones e infraestructuras y superestructuras asociados a la operación portuaria, mediante delegación de dichas actividades e inversiones del sector privado, de forma que, por un lado, desaparezca totalmente el monopolio operativo mantenido hasta entonces por las entidades públicas portuarias y, por otro lado, se racionalice el gasto público estableciéndose sistemas de cooperación público . privado para la financiación de infraestructuras e instalaciones sin necesidad de cargar su costo en las tarifas generales de los puertos.

Que hasta tanto se promulgue una nueva Ley General de Puertos para el Ecuador, resulta necesario aplicar las leyes existentes.

Así pues, a partir de 1970 con la aprobación de Ley de Reserva de Carga y la Ley General de Puertos, se inició el desarrollo de un cuerpo de

leyes para regular, proteger y promocionar todas las actividades inherentes al transporte marítimo, tratando necesariamente de actualizar nuestra realidad nacional dentro del contexto internacional se logró y permitió el desarrollo de la flota mercante y del comercio marítimo con gente de mar nacional; luego de la derogación de la Ley de Reserva de Carga y con ella la casi eliminación del papel estratégico del transporte marítimo nacional, las restantes leyes son las que respaldan las actividades del Sistema Portuario Nacional.

Actualmente dentro de las leyes vigentes para la actividad marítima, podemos distinguir aspectos que pertenecen al Derecho Público y aquellos que regulan los aspectos de carácter administrativo.

Entre los primeros podemos nombrar: El Código de Policía Marítima, El Derecho Privado, en cuanto a contratos, carga, seguros de las naves en relación a su dominio, nacionalidad y de la transferencia del dominio.

En los segundos aspectos tenemos: aquellos que regulan el quehacer doméstico de la navegación, la organización y a los organismos de los servicios marítimos, el régimen portuario y aduanero, régimen sanitario y régimen consular.

Cuerpo de Leyes Marítimas

A partir de los años de 1983 y 1984 la Dirección de Intereses Marítimos de la Armada efectuó por primera vez la recopilación de las Leyes y Reglamentos Marítimos y la segunda ocasión la realizó en 1995.

A continuación se presenta en forma resumida los aspectos más importantes de nuestro Cuerpo de Leyes Marítimas¹.

1.2 CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA

Consiste en un conjunto de disposiciones administrativas, comerciales, penales, procesales, protocolarias y sanitarias, las mismas que han sido instituidas por la práctica de las costumbres, con mucha validez en épocas pasadas pero que actualmente por el desarrollo de las actividades marítimas, han sufrido significativos cambios, por la modernización y nuevas tecnologías en los sistemas empleados, han ido quedando obsoletas o han sido reformadas. Secuencialmente las disposiciones más importantes del Código de Policía Marítima enfocan a:

- a. Determinar cuales son las capitanías mayores y menores en el Ecuador, sus obligaciones, las funciones, jurisdicciones y los principales deberes de los Capitanes de Puertos.
- b. Establecer jurisdicción de Policía Marítima y su competencia ejercida por los Capitanes de Puerto, El Jurado de Capitanes y la Corte de Justicia Militar.
- c. Establecer normas para clasificación, inspección, reconocimiento, nacionalidad y matrículas de las naves en el Territorio Nacional a cargo de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, en concordancia con las normas internacionales.
- d. Establecer la naturaleza jurídica de las zonas de Playa y Bahía, reglamentando sus usos en concordancia con lo establecido para bienes nacionales en el Código Civil.

¹ **DIGEIM**, Recopilación de Leyes y Reglamentos Marítimos y Portuarios, 1975

- e. Regular el Tráfico Marítimo Internacional e Interno, así como aspectos de accidentes marítimos y siniestros, dictando además medidas precautelatorias.
- f. Establecer los procedimientos para juzgar y sancionar a las infracciones contenidas en el Libro III del Código Penal o del mismo Código de Policía Marítima, en las cuales el Capitán de Puerto tiene competencia.

Establece entre otros puntos importantes los Aranceles Marítimos y los deberes protocolarios del Capitán de Puerto.

- g. Regular las relaciones obrero . patronales del trabajo de abordo para gente de mar, de los gremios marítimos y de otro personal de Marina Mercante, las mismas que son insuficientes para lograr los objetivos mencionados.
- h. Establecer el control y prevención de la contaminación de las áreas marítimas y costeras producidas por los hidrocarburos.

1.3. LEY DE FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Esta ley vigente desde 1979 se constituyó en el instrumento fundamental para incentivar los capitales privados para que incursionen en el campo marítimo al que pueden acogerse las personas naturales ó jurídicas nacionales, o aquellas empresas mixtas que se dediquen al transporte marítimo ó fluvial, a la construcción o reparación navales que se hallen constituidas o que se establecieron en el país. Entre los mejores logros son la creación del Consejo de Fomento de la Dirección

General de la Marina Mercante y del Litoral que es el encargado de calificarlas y los beneficios existentes en base a varias exoneraciones.

1.4 LEY DE RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PORTUARIO NACIONAL

Esta Ley fue expedida en 1976 y vino a unificar el régimen jurídico y administrativo de las Autoridades Portuarias de nuestro país, que hasta la fecha habían venido operando con diferentes modalidades, de acuerdo a regímenes establecidos por los decretos de creación de cada una de ellas. Esta ley tiene especial trascendencia pues determina la naturaleza jurídica de las Autoridades Portuarias, su organización y organismos de administración, su jurisdicción y los recursos y bienes con que contarán.

Todos los puertos nacionales desde 1970 cuentan con una Autoridad Portuaria que está organizada como una entidad de derecho público, con personalidad jurídica, patrimonio y fondos propios, que está sujeta a los órganos de administración y legislación que se han mencionado y que mediante la expedición de esta Ley quedaron normadas sus bases legales.

Básicamente esta Ley contiene disposiciones para las Autoridades Portuarias de:

- Esmeraldas
- Manta
- Guayaquil
- Puerto Bolívar.

Respecto a:

- Constitución, Jurisdicción y Objetivos

- Bienes, Recursos y Presupuestos
- Administración y Funciones
- Atribuciones
- Directorio
- Gerencia
- Disposiciones Generales.

Las Autoridades Portuarias son entidades de derecho público, con personería jurídica, patrimonio y fondos propios y que tienen como fines específicos planear, construir, mejorar, financiar, administrar y mantener los terminales marítimos ó fluviales a su cargo.

Como atribuciones de las entidades portuarias se hacen constar las siguientes: Utilizar y asignar el uso de los servicios y facilidades, regular las operaciones portuarias, establecer el régimen administrativo del puerto, aplicar las leyes y reglamentos, recaudar tasas, administrar sus fondos, financiar sus operaciones y proyectos de desarrollo, etc., sujetas en cada caso a las disposiciones de las leyes respectivas.

1.5 LEY GENERAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Esta ley creada en 1972, norma quienes pueden acogerse a los beneficios, las personas naturales ó jurídicas nacionales ó aquellas empresas mixtas que se dediquen al transporte marítimo ó fluvial, a la construcción y reparación navales existentes o que se establecieren en el país.

Esta ley regula las actividades del transporte por agua que se realiza en el país y determina los organismos dependientes del Gobierno que tienen a cargo la dirección, supervigilancia y control de este

transporte, delimitando para cada uno sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

Las funciones de orientación, administración y fiscalización de las actividades relaciones con el transporte por agua, se ejercerá a través de los siguientes organismos:

- Ministerio de Defensa Nacional
- Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos
- Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral
- Departamento de Tráfico Marítimo y Fluvial.

a. Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos:

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, tiene como propósito entre otros lo siguiente:

1. Promover el desarrollo y estimular el mantenimiento de una Marina Mercante moderna y segura.
2. Asegurar servicios eficientes en todas las rutas.
3. Fijar una política portuaria adecuada.
4. Estimular la fijación y mantenimiento de tarifas justas y razonables de fletes y servicios.
5. Armonizar los Objetivos Nacionales e Institucionales con las necesidades que demande el Transporte por agua para la Integración Latinoamericana.

b. Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral:

Es la ejecutora de la política de transporte por agua determinada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos. Entre sus funciones y atribuciones consta:

1. Asesorar técnicamente en materia de transporte por agua al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.
2. Velar por la aplicación de los tratados o normas internacionales en que el Ecuador es signatario.
3. Determinar las normas de clasificación, arqueo y avalúo de las unidades de la Marina Mercante Nacional.
4. Intervenir en la racionalización de los costos y fletes marítimos.
5. Velar por el mantenimiento de los principios de autoridad, responsabilidad y disciplina en los buques dedicados al tráfico marítimo y fluvial.

1.6 LEY GENERAL DE PUERTOS

Esta Ley fue expedida inicialmente en 1970, sufriendo reformas y modificaciones hasta su completa definición el 22 de Abril de 1976 en que entra en vigencia.

La presente Ley establece que: Todas las instalaciones portuarias del Ecuador, marítimas y fluviales, así como las actividades relacionadas con las operaciones que realicen, organismos, entidades y personas naturales o jurídicas se regirán por las disposiciones contenidas en ella.

Las funciones de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria nacional se ejercerán a través de los siguientes organismos:

- Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos
- Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral
- Entidades Portuarias

a. *Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos*

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos esta integrado por los siguientes miembros: el Ministro de Defensa Nacional, quien lo preside, el Comandante General de Marina, los Ministros o Subsecretarios de Relaciones Exteriores, Obras Públicas, Finanzas, Industrias Comercio e Integración, el Jefe de la Primera Zona Naval y el Director General de Intereses Marítimos de la Armada. El Director de la Marina Mercante y del Litoral forma parte del Consejo como Asesor con voz informativa pero sin voto.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos es el más alto organismo de asesoramiento del Gobierno en materia naviera y portuaria: y, le corresponde las siguientes atribuciones:

1. Aprobar el Reglamento Tarifario de las Entidades Portuarias y los cambios o modificaciones que se pusieren a su consideración.
2. Decidir sobre la conveniencia del establecimiento de nuevos puertos, de acuerdo con los intereses nacionales, tomando en cuenta las zonas de influencia, la Política Nacional de Transporte y el Plan de Desarrollo.
3. Autorizar el uso con propósitos comerciales de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, por parte de personas naturales ó jurídicas, privadas ó públicas.
4. Conocer y aprobar la programación anual de actividades del Sistema Portuario Nacional, que deberá ser presentada por la Dirección

- General de la Marina Mercante y del Litoral hasta el 31 de Diciembre de cada año.
5. Disponer la realización de estudios y proyecciones sobre la influencia de las instalaciones portuarias en el Sistema Nacional de Transporte.
 6. Aprobar el Plan General de Inversiones del Sistema Portuario Nacional y presupuestos anuales de las entidades portuarias, los cuales serán puestos a su consideración por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, a más tardar el 31 de Diciembre de cada año.
 7. Conocer y dictaminar sobre el Informe de Actividades del Sistema Portuario Nacional que será presentado por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral en el primer trimestre de cada año.
 8. Determinar la jurisdicción de las Entidades Portuarias.
 9. Presentar al Presidente de la República la propuesta en terna, de entre cuyos componentes será elegido el Vocal Presidente del Directorio de cada una de las Entidades Portuarias, por el Presidente de la República.
 10. Las demás que le confieran la Ley o los Reglamentos.

Para la actuación y funcionamiento del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos existe el correspondiente Reglamento Interno.

b. Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral:

La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral es la ejecutora de la política naviera y portuaria determinada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos que tiene las siguientes atribuciones:

1. Informar al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos la conveniencia del establecimiento de nuevos Puertos de carácter nacional o sobre el uso de puertos o instalaciones marítimas o

- fluviales, con propósitos comerciales, por parte de personas naturales o jurídicas, privadas o públicas.
2. Aprobar los Reglamentos de Servicios Portuarios, Manuales de Organización y demás que rijan con carácter uniforme, a todas las Entidades Portuarias.
 3. Estudiar las mejoras en los sistemas de organización, administración, operación, mantenimiento y contabilidad de los puertos comerciales. Las recomendaciones correspondientes serán notificadas a las Entidades Portuarias.
 4. Realizar inspecciones periódicas a las Entidades Portuarias y formular las observaciones y recomendaciones del caso.
 5. Aprobar los Orgánicos de Personal de las Entidades Portuarias, que serán puestos en su consideración hasta el 30 de Noviembre de cada año.
 6. Supervisar el cumplimiento de la programación anual de actividades aprobadas por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, la construcción de nuevos puertos y la ampliación de los existentes.
 7. Fiscalizar el uso de todos los puertos o instalaciones marítimas o fluviales concedidos a personas naturales ó jurídicas, privadas o públicas.
 8. Promover la capacitación, calificación y entrenamiento, en el país o en el extranjero, del personal portuario que se estime conveniente y ventajoso para el desarrollo de las actividades portuarias.
 9. Resolver en tercera y última instancia las reclamaciones de los usuarios de los puertos en todo lo concerniente a los servicios respectivos cuando tales reclamaciones no hayan sido solucionadas por las Entidades Portuarias.
 10. Conocer y estudiar las estadísticas mensuales de operación y rendimiento, los balances anuales y otros documentos que obligatoriamente presentarán a su consideración, las respectivas Entidades Portuarias.

11. Asesorar al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos en materia portuaria en general.
12. Velar por el principio de autoridad, responsabilidad y disciplina de los Puertos nacionales con un criterio básico de unidad y coherencia.
13. Otorgar los títulos y matrículas para el Personal Marítimo que labora en los puertos nacionales; y,
14. Actuar como coordinador de las Entidades Portuarias y promover el intercambio de información y la cooperación administrativa y técnica.

La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral cuenta en su organización con el Departamento Nacional de Puertos que tiene a su cargo el estudio y análisis de las actividades portuarias en materia administrativa, operativa, explotación, construcción y mejoramiento, de los puertos comerciales ecuatorianos y los órganos técnico . administrativos que fueren necesarios para el cumplimiento de su misión.

1.7 LEY DE RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DE LOS TERMINALES PETROLEROS

Esta Ley fue expedida el 16 de febrero de 1977 y por su mandato se concede personería jurídica, patrimonio y fondos propios a los terminales o puertos petroleros que para el cumplimiento de sus funciones cuentan con Superintendencias organizadas como entidades portuarias de derecho público, que dependen administrativa y financieramente de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.

Para el manejo de hidrocarburos al ser considerados como material estratégico, se rigen también por las Leyes de Seguridad Nacional y de Hidrocarburos, los Terminales Petroleros son considerados como puertos especiales y con normas especiales de administración y control.

1.8 LEY DE FAROS Y BOYAS

Esta Ley establece un pago por tonelada de registro bruto para la instalación, mantenimiento y mejora de faros, boyas y balizas existentes en las costas para la seguridad de la navegación. Este pago está establecido para todas las embarcaciones nacionales que no estén exoneradas, y para las naves extranjeras las cuales pagarán una tasa por este servicio cuya cuantía lo establece El Reglamento de Derechos por Servicios Prestados.

Se exonera del pago de esta tasa por servicio de Faros y Boyas a los buques de guerra nacionales o extranjeros, bajo condiciones de reciprocidad, a las embarcaciones menores de 20 toneladas de registro bruto que no sean de recreo o de turismo como actividad comercial, a los buques de arribada forzosa comprobada, a las gabarras y lanchones y a las embarcaciones en misiones científicas o de servicio social especializado.

1.9 RÉGIMEN PARA LA OPERACIÓN PORTUARIA POR DELEGACIÓN A LA INICIATIVA PRIVADA Y SU COMPLEMENTO

Determina los términos y significados de los diferentes organismos portuarios, la aplicación del mismo en las instalaciones de las Autoridades Portuarias, definiendo que la prestación de servicios podrán ser efectuados por los Operadores Portuarios que tengan matrícula otorgada por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral y que hayan contratado con las Autoridades Portuarias, se definen las responsabilidades, los procedimientos y los controles para cumplir con la modernización portuaria, en su complemento se determina las normas

particulares para la aplicación de las modalidades de prestación de los servicios portuarios, incluidos en el Régimen indicado.

1.10 REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE

Este Reglamento expedido en 1963, reformado en 1973 y reexpedido y vigente desde 1979 y con reformas en 1995 contiene disposiciones sobre el Practicaje Marítimo y Fluvial del país, las normativas de su servicio y la autorización dada a las Empresas o Agencias Navieras para tratar directamente con los Prácticos calificados los servicios bajo tarifas establecidas en el Reglamento Tarifario de las Autoridades Portuarias aplicado al tráfico internacional. Comprende además las atribuciones y obligaciones de los Prácticos, la jurisdicción disciplinaria y sus penas.

1.11 SERVICIOS PORTUARIOS

Servicios Portuarios Marítimos y Terrestres se consideran a las actividades de prestación pública, privada o mixta, que se desarrollan en un recinto portuario por las personas naturales o jurídicas habilitadas al efecto, mediante autorización de las Autoridades Portuarias y de acuerdo con lo estipulado en las leyes que regulan la actividad.

Dentro de los puertos, casi todos los servicios portuarios, excepto aquellos relacionados con aduanas, seguridad en el trabajo, salud portuaria y otros relacionados con materias de política gubernamental, pueden ser privatizados.

Las Normas Particulares para la aplicación de modalidades de prestación de los Servicios Portuarios, incluidos en el Régimen para la

Operación Portuaria por Delegación a la Iniciativa Privada en el Ecuador comprenden:

a. Servicios al Buque

1. **Practicaje:** La prestación de este servicio se realizará por personas privadas, en régimen de autorización, de acuerdo a los procedimientos, requisitos de habilitación y normas para la prestación del servicio, establecidos o a establecerse por el Reglamento correspondiente.
2. **Remolque:** La prestación de este servicio se efectuará en régimen de autorización, a cargo de empresas privadas o mixtas de derecho privado, que se habilitarán como Operadores Portuarios de Buque (OPB).
3. **Asignación de muelles y zonas de amarre y fondeo:** En el recinto portuario de los puertos estatales y zonas jurisdiccionales de las Autoridades Portuarias, estos servicios se prestarán directamente por la Autoridad Portuaria y estarán sometidos al orden de prelación establecido en el respectivo régimen de atraques para la planificación de los mismos.
4. **Asistencia:** Los servicios de asistencia en operaciones comerciales de buques, lanchaje y amarre/desamarre, se prestarán por un Operador Portuario de Buque.
5. **Dragado:** El servicio de dragado se prestará por la Autoridad Portuaria indirectamente, es decir en régimen de concesión, o mediante contrato de acuerdo a las leyes vigentes.

6. **Suministros:** Los servicios de abastecimientos de agua y electricidad desde el muelle, serán prestados por la administración portuaria, a solicitud de los interesados, utilizando para ello recursos propios o de terceros mediante contratación, el servicio telefónico a las naves estará a cargo de empresas especializadas habilitadas y autorizadas, el suministro de combustible se llevará a cargo por un OPB.

7. **Servicios relacionados con la seguridad:** Los servicios a los buques, en materia de asistencia para salvamento y contra incendios se prestarán por un OPB sin perjuicio de las atribuciones de los órganos competentes. Los medios que puedan disponer la Autoridad Portuaria o la Armada Nacional también podrán ser utilizados a petición de los interesados en función de la gravedad de los siniestros o la seguridad general, el servicio de vigilancia y seguridad abordó, será provisto por el armador del buque o su representante o agente, con personal idóneo propio o contratado; el servicio de señalización y balizamiento se mantiene a cargo de la Autoridad Portuaria, que podrá contratarlo con empresas o entidades especializadas.

8. **Servicio de limpieza, recolección de residuos y lucha contra la contaminación:** La limpieza general de las vías o zonas de uso común del puerto corresponderán a las Autoridades Portuarias en forma directa o indirecta a través de Empresas Privadas, lo mismo que utilizará para la recolección de residuos sólidos y líquidos procedente de los buques atracados o fondeados.

9. **Reparaciones Navales:** La prestación de este servicio en los recintos portuarios se realizará por Empresas de Servicios Complementarios (ESC) especializadas. Los servicios generales no marítimos de concesión o mantenimiento en las naves podrán ser contratados en forma directa en la plaza, por los armadores o sus agentes.

10. Otros servicios complementarios o auxiliares: La tarja, avituallamiento, suministros de utilaje y cualesquiera de otros servicios complementarios o auxiliares de similar naturaleza se prestarán por una empresa de servicios complementarios.

b. Servicios a la carga

1. Estiba / Desestiba, Carga / Descarga, movilización de bultos en tierra y conexos: Estos servicios como los de manipulación, reembarque y remoción, trasbordo, complementación y alijo de la carga y conexos que pudieren prestarse en los puertos comerciales de administración pública se cumplirán por empresas privadas como Operadores Portuarios de Carga (OPC).
2. Transporte automotor: Este transporte, con origen y destino dentro del recinto portuario, se considera por parte de los servicios portuarios a la carga, que podrán ser previstos por los Operadores Portuarios de Carga (OPC), por terceros contratados por ellos, quienes serán responsables por el acceso y salida del recinto de tales personas.
3. Manipuleo y transporte en terminales especializados: Los servicios de manipuleo y transporte interno de carga en terminales especializados dentro de los recintos portuarios serán prestados en forma directa por la Autoridad Portuaria, o mediante contrato de servicios con empresas privadas.
4. Depósito y almacenamiento: Estos servicios incluyendo las actividades de reembasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y

fraccionamiento, y tareas conexas serán cumplidas por los Operadores Portuarios de Carga (OPC).

5. Puesta a disposición de mano de obra: La puesta a disposición de mano de obra por todos los servicios a la mercadería, se cumplirán por los Operadores Portuarios de Carga (OPC), con sus recursos humanos propios o con los contratados a terceros.
6. Puesta a disposición de medios mecánicos: Las grúas o medios de movilización de carga situados en forma permanente en el muelle, sobre rieles, se considerarán instalaciones fijas y su puesta a disposición y operación será cumplida en forma directa por la Autoridad Portuaria, por sí o mediante empresas contratadas al efecto o en forma indirecta. La puesta a disposición de otras grúas o equipos que no constituyan instalaciones fijas, elevadores o guinches, autopropulsadas o no, serán cumplidas por las empresas privadas habilitadas.
7. Otros servicios a la carga: Los Operadores Portuarios de Carga podrán contratar servicios de seguridad con empresas especializadas, para la vigilancia y seguridad de las cargas y zonas bajo su responsabilidad, sin perjuicio de las competencias de la Administración en materia de seguridad portuaria.

c. Servicios al pasaje

1. Embarco y desembarco: La prestación de los servicios de embarco y desembarco de pasajeros, se cumplirá por las personas naturales o jurídicas en régimen de autorización especial de Operadores Portuarios para este contenido o formando parte de una concesión de Terminal Marítimo de Pasajeros.

2. Transporte automotor: En el caso de necesidad o conveniencia la Administración Portuaria podrá conceder permisos precarios para el transporte de pasajeros o personas relacionadas con la actividad portuaria, dentro del recinto de los puertos.

Comentario

El marco legal del Sistema Portuario Nacional ha constituido la base fundamental para que nuestro sistema se haya fortalecido y alcanzado un desarrollo (en su infraestructura y área operativa) adecuado y acorde con los adelantos y necesidades tecnológicas, con lo cual, no obstante de existir deficiencias y limitaciones propias del sistema, el país ha podido enfrentar los retos que demanda la difícil y compleja labor portuaria; sin embargo, se puede decir que luego de la década de los años 70, caracterizada por un trabajo y manejo de la actividad portuaria con criterio técnico . profesional, ésta ha sufrido deterioros continuos que podemos atribuirlo a un factor negativo, el mismo que está materializado por una total injerencia de la política en la Administración Portuaria Nacional debido a que los directorios son conformados por representantes del gobierno, personas que en algunos casos no tienen ninguna capacidad ni conocimientos en el área marítima . portuaria, siendo necesario regular la designación de tales miembros exigiendo requisitos que les permita desempeñar con eficiencia dichos cargos; igual situación ocurre con la designación de los gerentes de las Autoridades Portuarias, como consecuencia de ello se ha tenido una excesiva e inoperante burocracia que traba y entorpece toda actividad.

El mundo comercial en la actualidad al igual que la biología exige un precio por la supervivencia y este precio es el cambio; en toda época los puertos han tenido que adaptarse para atender a buques cada vez más grandes, y modernos, ofrecer equipos de manipulación de carga más

productivos, facilitar el empleo de servicios, ajustarse a las modificaciones en los reglamentos gubernamentales; estas tendencias no son nuevas y por ello nuestro Sistema Portuario Nacional tiene que mantenerse dinámico acorde a la economía global con la que se tiene que competir, de los servicios integrados que se deben ofrecer, las tecnologías modernas que deben aplicarse y a un nuevo ambiente legal al que debe ajustarse. Ante esta situación y considerando que la actividad portuaria juega un papel preponderante en la economía del país, la misma que tiene que estar respaldada por un soporte legal adecuado y flexible, que permita aumentar la productividad, limitar costos, optimizar la aplicación de los recursos y servicios; es preciso entonces una revisión global de nuestro marco legal, tomando en cuenta el entorno internacional, donde se contemple y enmarque a las actividades portuarias como un todo armónico, considerando los giros políticos . económicos de los bloques regionales e internacionales; ante esta situación corresponde al poder político la responsabilidad de tomar decisiones trascendentales con respecto a los organismos de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria (C.N.M.M.P. . DIGMER), organismos que son pilares donde se sustenta la estructura misma del Sistema Portuario Nacional y que pensamos que deben ser mantenidos, perfeccionados y fortalecidos en todos los aspectos, administrativo, técnico y legal, a fin de impulsar y mejorar la actividad portuaria, sin embargo es prioritario también establecer e implementar una política amplia y clara en materia marítimo . portuario, considerando así mismo las revisiones y evaluaciones a la misma debido a lo dinámico y cambiante de esta actividad.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil, Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar, son quienes tienen a su cargo el manejo casi total de la carga de importación y exportación del país; por tratarse de entidades del sector público están sujetas a las disposiciones legales y Reglamentos de la Ley

de Contratación Pública, Ley Orgánica de Administración Financiera y Control Público, Reglamento de Bienes del Sector Público, etc.

Considerando este particular, en el que toda actividad del sector público tiene que enmarcarse dentro de lineamientos legales específicos previstos en dichas leyes, los mismos que orientan las políticas, canalizan la ejecución de determinadas acciones dentro del quehacer institucional, no es menos cierto que dentro del Sistema Portuario Nacional en muchos casos ha significado una especie de traba al normal desarrollo postergándose importantísimos proyectos, ya sea al desarrollo de la infraestructura portuaria o al mejoramiento de los servicios (adquisición de equipos, material, etc.) por cuanto normalmente existen funcionarios de turno que son personas sin ninguna capacidad profesional y moral que lo único que les preocupa son sus propios intereses personales y de terceros.

Es importante recalcar nuevamente sobre la necesidad de regular el nombramiento de personal idóneo y capaz para la conducción de los Puertos Ecuatorianos, desburocratizar y permitir mayor eficiencia y agilidad en los trámites y gestiones administrativas, así por ejemplo no es posible que sus programas y presupuestos sean aprobados a mediados de año, esto constituye uno de los tantos indicios y señales de inconsistencia y de las contradicciones en el manejo público, novedad que tiene que ser corregida para ser consecuente con la dinámica de la actividad portuaria.

Además se hace necesario que otras fuerzas exteriores revitalicen ciertos sectores de la actividad portuaria, (servicios). Esto es con la intervención del sector privado quienes con conocimientos de causa y poder de decisión pueden acortar los espacios en el tiempo, aceptando y enfrentando los retos de los cambios que exigen la ciencia y la tecnología,



PDF
Complete

*Your complimentary
use period has ended.
Thank you for using
PDF Complete.*

[Click Here to upgrade to
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

a diferencia de la lentitud o quemeimportismo con el que lo hace el sector público.

CAPITULO II

EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



El Sistema Portuario Ecuatoriano², está conformado por: el Director General De La Marina Mercante, quien lo Preside; el Director de Puertos y Litoral, que es el Secretario Técnico; el Presidente de los Directorios y Gerentes de las Autoridades Portuarias y Representantes de los Puertos, en su calidad de Representante de las Autoridades Portuarias; y, el Asesor Jurídico de DIGMER, que actúa como Secretario

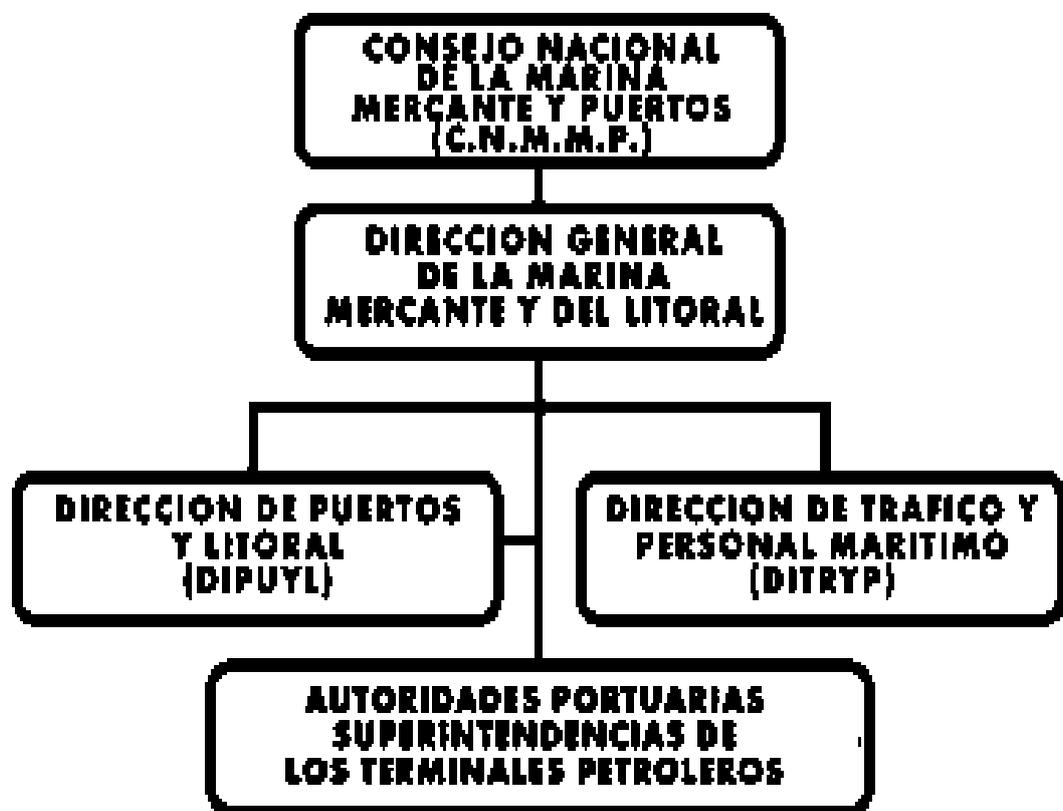
El Sistema Portuario Ecuatoriano se reúne periódicamente para estudiar los proyectos de desarrollo de alcance nacional y las regulaciones aplicables a las Entidades Portuarias; estas reuniones constituyen foros técnicos en los que se tratan asuntos comunes de las Autoridades Portuarias de: Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas, en ellas prevalece el sentido de la unión, cooperación y confraternidad, tienen como objetivo fundamental emitir recomendaciones que propendan al desarrollo de los Puertos Ecuatorianos.

² DIGEIM, Recopilación de Leyes y Reglamentos Marítimos y Portuarios, 1975

2.1 ORGANIZACIÓN PORTUARIA ECUATORIANA

De conformidad con lo establecido en el Art. 2 de la Ley General de Puertos, las funciones de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria nacional se ejerce a través de los siguientes Organismos:

- ▶ Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos
- ▶ Dirección General de la Marina Mercante y Del Litoral
 - ▶ Dirección de Puertos del Litoral
 - ▶ Dirección de Tráfico y Personal Marítimo
 - ▶ Autoridades Portuarias
 - ▶ Superintendencias Petroleras



2.1.1 EL CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE Y PUERTOS

Es el más alto Organismo de asesoramiento del Gobierno Nacional en materia naviera y portuaria; está integrado por los siguientes miembros:

- Ministro de Defensa Nacional (quien lo preside)
- Comandante General de Marina
- Jefe de la Primera Zona Naval
- Director General de Intereses Marítimos
- Ministros y Subsecretarios de:
 - Relaciones Exteriores,
 - Obras Publicas y Comunicaciones,
 - Economía y Finanzas,
 - Comercio Exterior, Industrialización y Pesca
- Director Nacional de Planificación de la Presidencia de la República su Delegado.
- Director General de la Marina Mercante y del Litoral (con voz informativa sin voto).

Las funciones y atribuciones de este Cuerpo Colegiado constan en la Ley General de Puertos, Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial y, en la Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático.

2.1.2 LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

Es un órgano técnico - administrativo, subordinado a la Comandancia General de la Marina, encargado de la ejecución de las políticas marítimas, fluviales y portuarias emanadas del Gobierno Nacional, a través del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, de conformidad con el Código de Policía Marítima y las convenciones internacionales de las que el Ecuador forma parte.

Sus funciones están vinculadas con la administración de las actividades propias de la marina mercante nacional, con el transporte por agua de personas y bienes, los puertos y terminales petroleros, así como el garantizar la vida en el mar. Estas le permiten participar también en la elaboración, aplicación y fortalecimiento de la legislación marítima destinada a regular y a controlar las actividades marítimas y portuarias en el país, el transporte marítimo internacional y de cabotaje, así como velar por el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales en materia de seguridad para la navegación y la protección de la vida en el mar y la prevención y el control de la contaminación del medio marino, entre otras importantes funciones.

Asimismo, tiene bajo su responsabilidad la operación de las Superintendencias de Balao, La Libertad y El Salitral, las mismas que administran los terminales petroleros localizados en dichos lugares de la costa ecuatoriana. Los citados terminales fueron creados por leyes especiales a comienzos de la década del 70. En el año 1977 se expidió la Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros con el fin de

protegerlos y administrarlos de forma apropiada, considerando que en el sistema portuario nacional, revisten una singular importancia para la vida económica del país.

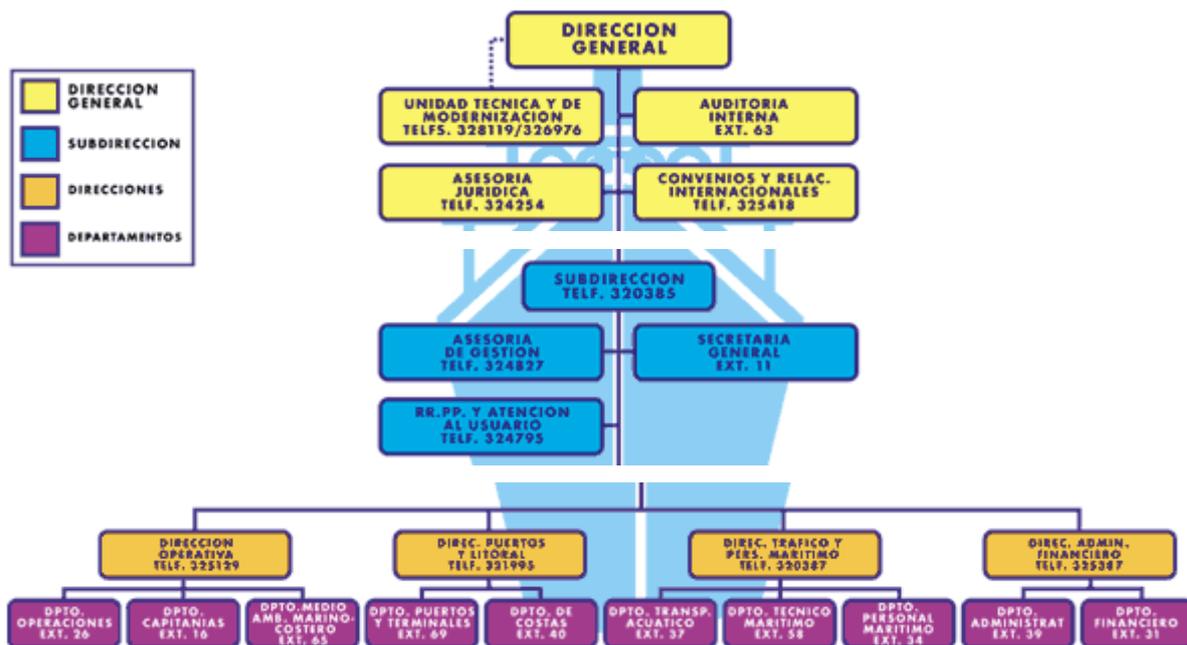
La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral tiene a su cargo también el Comando de Guardacostas. Esta unidad desempeña una importante función relacionada con el control y vigilancia de los espacios marítimos jurisdiccionales con el propósito de evitar actos de piratería, vandálicos e ilícitos y actividades que puedan dañar el medio ambiente marino, así como para precautelar la seguridad de la navegación comercial internacional. Para el cumplimiento de estas tareas dispone de personal capacitado y de unidades navales adecuadas.

Finalmente, tiene a su cargo la aplicación de las obligaciones adquiridas por el Ecuador, emanadas de la OMI (ver Organización Marítima Internacional) y del Acuerdo de Viña del Mar de 1992, entre otros instrumentos internacionales.

Aunque para efectos de investigación solo revisaré, como entes de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, a las siguientes instituciones:

- ▶ La Dirección de Puertos del Litoral;
- ▶ La Dirección de Tráfico y Personal Marítimo;
- ▶ Las Autoridades Portuarias; y,
- ▶ Las Superintendencias de los Terminales Petroleros.

Estructura Interna:



Fuente: DIGMER

Estructura Externa:



Fuente: DIGMER

2.1.3 DIRECCIÓN DE PUERTOS Y LITORAL

La Dirección de Puertos y Litoral, como función básica tiene a su cargo la supervisión, estudio, análisis y control de las actividades portuarias en materia administrativa, operativa, técnica y financiera de las

Entidades Portuarias; así como realizar análisis sobre la factibilidad de construir nuevos Terminales Privados o mejorar los existentes:

- Analiza las solicitudes de los Terminales Privados para aumentar sus facilidades Portuarias para diversificar las cargas especializadas manejadas.
- Asigna los Terminales Privados a los que deban arribar las naves.
- Así como también analiza las solicitudes y emite informes sobre ocupaciones de zonas de playa y/o bahía, previa a la autorización de los Ministros de Defensa y/o Industrias y Comercio .

2.1.4 DIRECCIÓN DE TRAFICO Y DE PERSONAL

La función básica de esta dirección es administrar las actividades relacionadas con el personal mercante, el tráfico y el transporte por agua. Para este efecto cuento con varios departamentos:

Departamento de Transporte Acuático.- Que se encarga de brindare los siguientes servicios: Matriculas de Agencias Navieras; Matriculas de Armadores; Permisos de tráfico de naves; Licencia y Cédulas de radio de naves y estaciones costeras; y, Servicio móvil marítimo.

Departamento Técnico Marítimo.- Que se encarga de: Arqueo ,avalúo y clasificación de naves; Inspección de seguridad de las naves; Estudio y aprobación de planos para construcción o modificación de naves; Inspección de seguridad y operación de astilleros, diques, parrillas, varaderos y factoría navales; y, Inspección de estaciones de servicio de balsas y extinguidores.

Departamento de Personal Marítimo.- El cual tiene como responsabilidades las siguientes: Titulación del personal marítimo mercante; Certificados de competencia de acuerdo al convenio STCW 95; Registro y matrículas (libretín) del personal capacitado para navegar en buque mercante de cualquier bandera y cualquier tráfico; y, Documento de dotación mínima de seguridad de las naves mayores de 50 T.R.B.

2.2 PUERTOS COMERCIALES

2.2.1 PUERTO DE ESMERALDAS



Autoridad Portuaria de Esmeraldas³ es una empresa Portuaria Estatal, con autonomía de gestión y patrimonio propio, que a través del Puerto Comercial de Esmeraldas realiza el enlace entre el transporte marítimo y terrestre de manera segura, ágil y económica.

El Puerto Comercial de Esmeraldas se encuentra ubicado en una estratégica posición de 00°59'39" de latitud Norte y 79°38'40" de longitud Oeste. Frente al Océano Pacífico, junto a la desembocadura del Río Esmeraldas, sobre su margen occidental.

³ **ARMADA DEL ECUADOR.** Dirección de la Marina Mercante y del Litoral. Boletín Estadístico de Puertos y Transporte Acuático. Edición 2001

Autoridad Portuaria de Esmeraldas es un organismo que controla las operaciones comerciales del Puerto de Esmeraldas, es responsable de la parte administrativa como de la seguridad y estado físico del Recinto Portuario.

APE facilita sus instalaciones para que los clientes nacionales y extranjeros realicen de manera eficiente, económica y segura sus actividades de comercio exterior. Los servicios al buque y a la carga son brindados por empresas privadas, y APE es un ente que coordina y regula las actividades de estas empresas.

Infraestructura : Instalaciones

La extensión del puerto es de 85.4 hectáreas, incluida su amplia dársena de 40 hectáreas. El acceso a la misma es directo desde una depresión natural del fondo marino, cuya profundidad alcanza hasta los 200 metros en su entrada. El puerto no es afectado por vientos, ni por marejadas, ya que está protegido por dos rompeolas.

45,4 hectáreas constituyen su extensión terrestre, donde se está construido el complejo portuario, conformado por:

Muelle marginal de 350 metros de longitud y 11 metros de profundidad, con un delantal de 26 metros de ancho, que ofrece comodidad para la manipulación de cualquier tipo de carga, y 11 metros de profundidad

Un muelle auxiliar de 105 metros de longitud, con un delantal de 20 metros y una profundidad de 6 metros. En la actualidad, éste tiene un uso preferencial en los embarques de banano. Además está destinado para los buques que realicen el transporte transfronterizo Ecuador-Colombia.

Atraque roll-on/roll-off.

66.000 metros cuadrados de patios y espacios libres pavimentados para el almacenamiento de contenedores, semiremolques y otros tipos de carga.

Una bodega cerrada de 7.200 metros cuadrados disponible para almacenar carga en tránsito que no puede ubicarse en lugares abiertos. Además, una bodega auxiliar de 1.250 metros cuadrados y otra adicional, destinada para el manejo de carga peligrosa.

Amplios espacios para el acopio y almacenamiento de astillas (chips) de madera a granel.

2.2.2 Puerto de Manta



Ubicación Geográfica:

El Puerto de Manta⁴ se encuentra ubicado en la provincia de Manabí 25 millas de la ruta internacional y su acceso es directo. El área en donde se encuentran los muelles están protegidas por un rompeolas de abrigo de siete metros de ancho y aproximadamente 1600 metros de longitud que sirven además de calzada para el tráfico de vehículos.

Latitud $00^{\circ} 55'35''S$

Longitud $80^{\circ}43'02''W$



En lo referente a los canales de acceso, como es Puerto Abierto y de calado natural no presenta problemas al ingreso de las naves a los muelles marginales.

⁴ **ARMADA DEL ECUADOR.** Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral. Boletín Estadístico de Puertos y Transporte Acuático. Edición 2001

Posee una Zona Franca de Manta, 18 hectáreas y una Zoframa, 75 hectáreas. Paso Lateral de la ciudad de Manta Conecta al Puerto con la vía Manta-Rocafuerte-Quito Montecristi-Jipijapa-Nobol-Guayaquil descongestionando al Malecón y Avenida 4 de Noviembre (18 Km. de longitud)

- Muelle No.1: 200 metros de longitud y 9.60 metros de profundidad;
- Muelle No. 2: 200 metros de longitud y 9.00 metros de profundidad;
- Muelle No. 3: 200 metros de longitud y 8.40 metros de profundidad;
- Muelle No. 4: 200 metros de longitud y 7.80 metros de profundidad;
- Además posee un muelle marginal de 150 metros de longitud y 7 metros de profundidad;
- 2 muelles marginales de 150 metros de longitud con profundidad entre 5 y 6 metros y longitud respectivamente;
- 2 plataformas para Roll-on Roll-Of localizadas a los costados del muelle espigón.
- 10.412 metros cuadrados de bodegas cubiertas; 145.348 metros cuadrados de patios al aire libre.

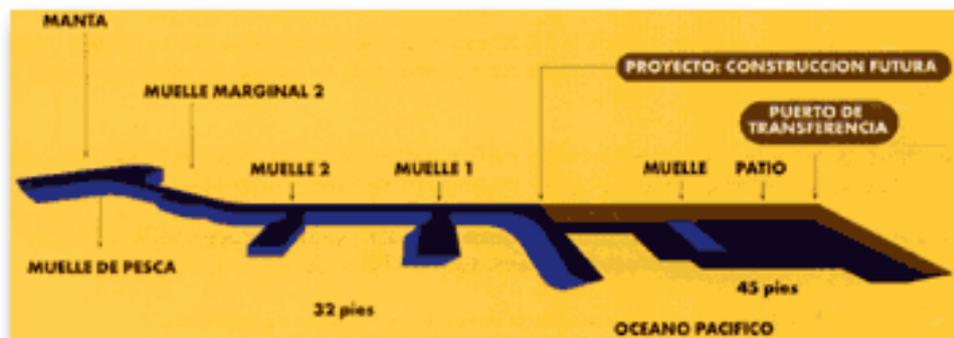
Sus patios y bodegas están distribuidos de la siguiente manera:

Patio 200	7.305 m ²
Patio 300	23.667 m ²
Patio 400	8.366 m ²
Patio 500	53.096 m ²
Patio 600	32.040 m ²
Patio 700	11.800 m ²
Báscula	63 m ²
Area de estacionamiento público	4.000m ²
Patios abiertos	138.178 m ²
Bodegas cubiertas en muelles y patios	7.940 m ²
Area Administrativa Ocupada	
Edificio Administrativo	3.246 m ²
Edificio de Operaciones	670 m ²
Oficina de la Armada	509 m ²

Es un terminal de contenedores que por hallarse en un punto de ubicación estratégico en las rutas navegables de los distintos puertos continentales sirve de puerto de desembarque de contenedores que vienen en buques de gran calado denominados de Quinta Generación, concepto recientemente aplicado en el comercio marítimo internacional por efecto de minimizar costo y maximizar el transporte de carga.

Este proyecto constituye la principal atención de la Entidad, puesto que su realización es un desafío para el desarrollo del Puerto, de Manabí y el País. Para tal efecto se considera la ampliación de la escollera o

rompeolas a partir del límite actual en una longitud de 310 mts., la construcción del rompeolas de 500 mts. de longitud. Esto permitirá la construcción de un atracadero en aguas profundas con un delantal de 40 mts. Para maniobras de carga y descarga con un patio abierto para cualquier tipo de carga de 40.000 m². De capacidad.



Fuente: DIGMER

El conjunto de estos elementos habilita al Puerto a recibir sin problemas y mediante acceso directo al muelle a buques portacontenedores con capacidad de transporte para 3.000 y 4.000 contenedores cuyas naves tienen calados que van de 35 a 45 pies y esloras entre 214 y 275 mts.

La ley de Desarrollo del Puerto de Manta, fue sancionada por el Congreso Nacional el 17 de septiembre de 1997, y publicada en el Registro Oficial # 159 de septiembre 24 de 1997, donde se declara definitivamente al Puerto de Manta, Puerto de Transferencia Internacional de Carga.

2.2.3 PUERTO DE GUAYAQUIL



El Puerto de Guayaquil,⁵ es la puerta de entrada y salida del 70% de la carga movilizada a través de los puertos ecuatorianos (5708.268 Ton). Está localizado a 02° 16'51'' de Latitud Sur y 79° 54'49'' de Longitud Oeste, en un ramal del estuario del Río Guayas, denominado Estero Salado, cerca de 50 millas náuticas desde el mar.

Es el mayor centro comercial, industrial y de servicios del Ecuador, para lo que cuenta con una infraestructura capaz de satisfacer las necesidades más exigentes del mundo de los negocios; variedad de hoteles de primera línea, hospitales y clínicas con equipo humano especializado, cobertura bancaria con atención personalizada permanente durante 12 horas. al día y una tecnología capaz de brindar estos servicios durante las 24 horas, comunicaciones digitales y celulares con todo el mundo, un aeropuerto abierto durante todo el año, donde arriban las principales aerolíneas a nivel mundial y carreteras que enlazan la ciudad con todos los rincones del país y la Región Andina.

⁵ **ARMADA DEL ECUADOR.** Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral. Boletín Estadístico Portuario y de Transporte Acuático. Edición 2001.



El Puerto de Guayaquil está preparado para desenvolverse en el mundo comercial moderno, para lo que cuenta con medios capaces de optimizar las operaciones generando la mayor rentabilidad para sus usuarios. En el puerto se prestan todos los servicios requeridos por las naves y las mercaderías, a cargo de operadores privados de alta especialización que, bajo el control de La Autoridad Portuaria, actúan en libre competencia, para satisfacer los requerimientos de los usuarios más exigentes. El Puerto de Guayaquil, tiene capacidad para prestar servicios a todo tipo de naves y carga; posee muelles para carga general, frutas, contenedores, y un especializado en gráneles, dotado de sistemas automáticos de operación. Los muelles tienen una amplia zona operacional despejada y se cuenta con equipos especializados en el movimiento de contenedores.

Tiene acceso por un canal de una longitud de 50 millas náuticas; un ancho de 122 m. (400 pies); y, un calado de 9,75 (32 pies).

El canal se encuentra sujeto a la acción de las mareas, dos pleamares y 2 bajamares diarias, estas mareas varían a lo largo del canal y también de acuerdo a la época. El canal presenta profundidades superiores a los 10 mts, respecto al mínimo nivel de bajamares y permite una navegación rápida y segura, con un adecuado sistema de ayudas a la navegación. La posible desventaja de acceder por este canal, queda superada con creces por la confiabilidad del puerto, que opera sin oleaje ni vientos 365 días al año.



El Puerto de Guayaquil cuenta con 9 muelles con una longitud de 1635,25 m. con una profundidad de 10 m. c/u.

TERMINAL MULTIPROPÓSITO (ÁREA A), CARGA GENERAL Y FRUTAS

Las instalaciones ubicadas en esta área son las que originalmente fueron diseñadas para el terminal marítimo. Actualmente están asignadas para el manejo de carga Multipropósito. Las principales son:

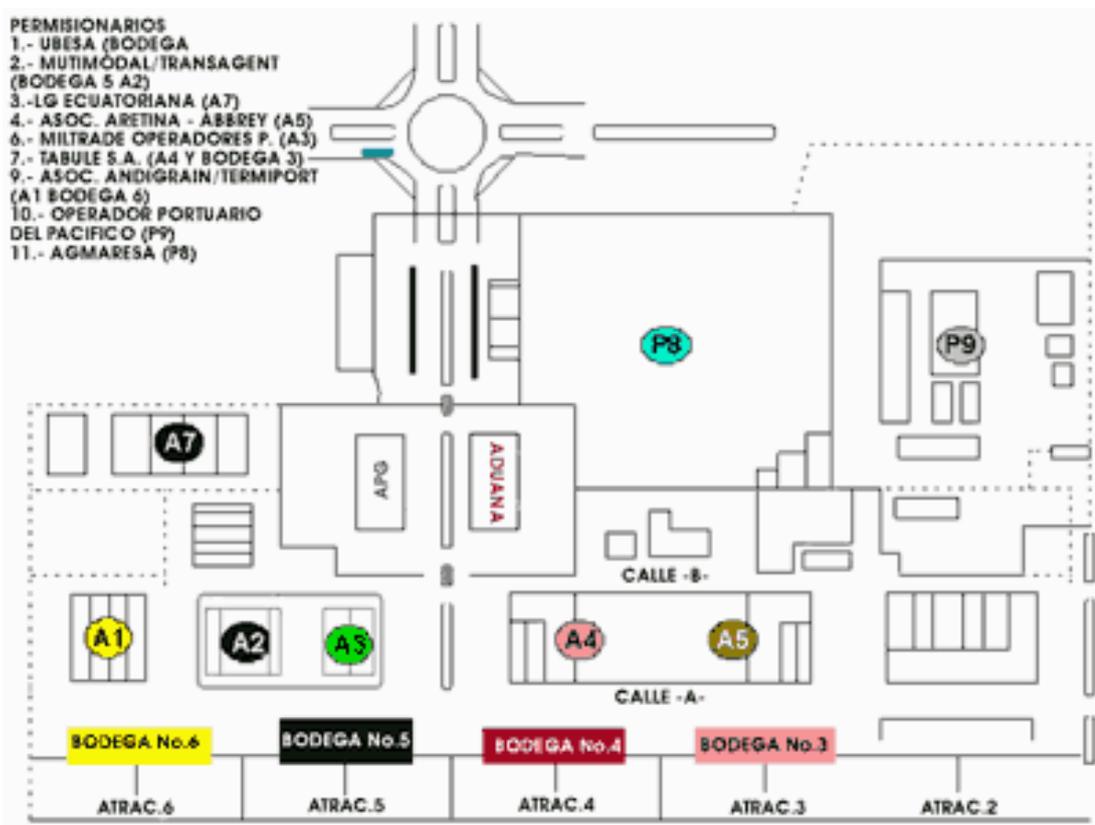
- Muelle marginal de 925 m.

- Superficie de descarga detrás del muelle de 30,0 m. de ancho.
- Cuatro bodegas al lado del muelle
- Veinte bodegas hacia el interior del muelle
- Tres bodegas y un galpón para carga peligrosa
- Galpón para cargas abandonadas
- Talleres de mantenimiento

Edificaciones para oficinas de administración.

El muelle está constituido por cinco atracaderos de 185m. de longitud c/u, numerados como No. 2, 3, 4, 5 y 6.

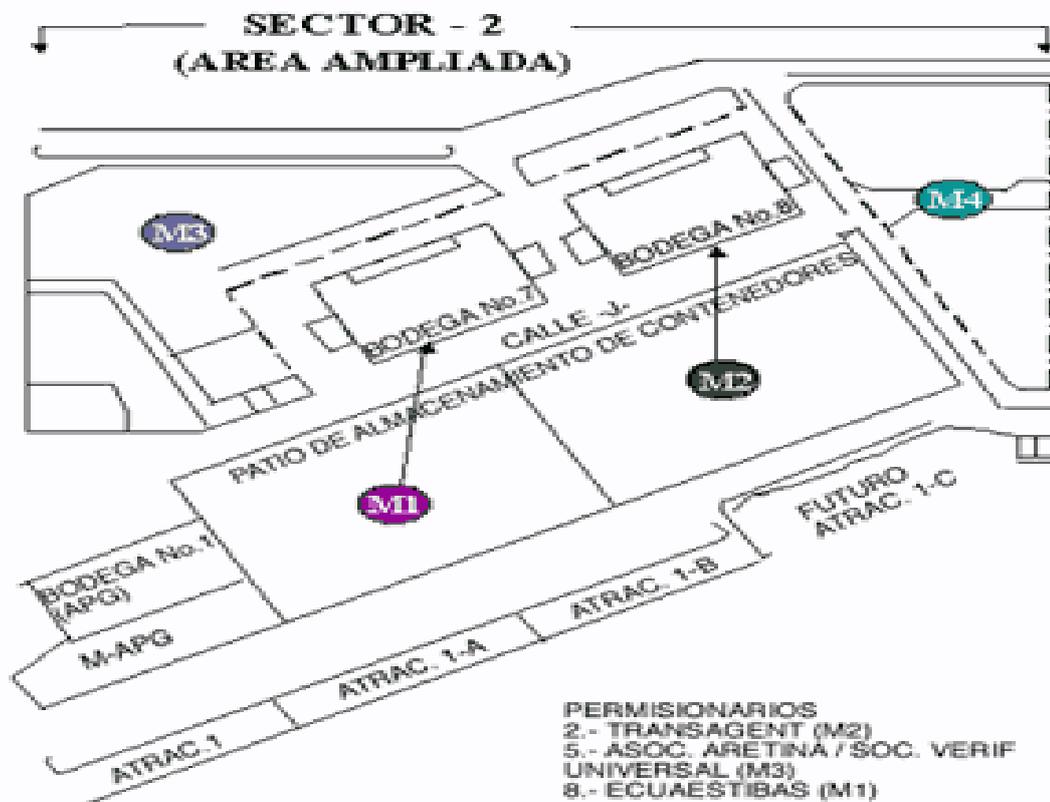
Fuente: DIGMER



TERMINAL DE CONTENEDORES ÁREA 2: Este terminal está adecuado con los siguientes equipos y adecuaciones:

- Muelle marginal de 555 m. (3 atracaderos de 185 m. c/u)
- Superficie de descarga detrás del muelle de 30,00 m. de ancho
- Grúa de pórtico con 40 ton. de capacidad.
- 3 Módulos de contenedores de 127.266 m².
- Dos estaciones de carga de contenedores.
- 3 Bodegas para consolidación y desconsolidación de mercadería con 7.200 m². C/U.

Dos transportadores de contenedores (transtainer)



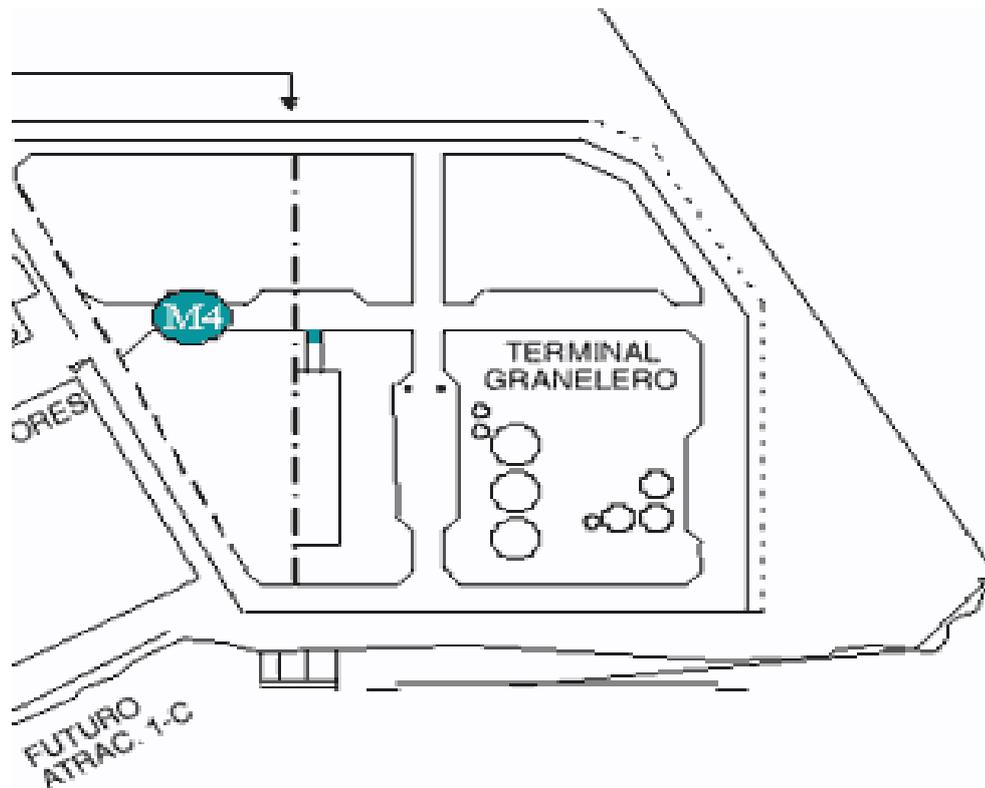
Fuente: DIGMER

TERMINAL DE CARGA AL GRANEL (ÁREA C).- Está conformado por las siguientes instalaciones y equipos:

- Muelle de 155 m. Conectado con a una pasarela de vehículos.
- Grúa para carga/descarga de gráneles.
- Tres silos con capacidad de 6.300 m³ cada uno
- Dos silos pequeños con capacidad de 450 m³
- Bodega para azúcar con un área de 4.278 m². con capacidad de almacenamiento de 30.000 ton.
- Tres tanques metálicos de melaza con 3200 TM c/u.

Un tanque metálico para almacenamiento de aceites vegetales de 240 Tm.





Fuente: DIGMER

APG: Modernización

La Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, permite otorgar en concesión las infraestructuras portuarias estatales para su administración, operación y desarrollo por empresas privadas. Una vez terminado el ajuste de la organización y estructura de A.P.G. se está aplicando la Ley de Modernización, mediante llamados a empresas y consorcios nacionales y extranjeros, para otorgar en concesión zonas portuarias del mayor interés, tales como el terminal de Gráneles, Multipropósito y áreas de servicios.

CARACTERÍSTICAS DE LA MODERNIZACIÓN A.P.G.:

- APG Realiza el mantenimiento y administra la Infraestructura e instalaciones de uso común.
- Estado es dueño de toda la infraestructura portuaria
- Todos los servicios portuarios son delegados a la iniciativa privada

AVANCES DE LA MODERNIZACIÓN

- Número de trabajadores
- Automatización
- Sectorización de instalaciones
- Concesión de Terminales
- Ordenación de Servicios
- Delegación de Servicios

1. NUMERO DE TRABAJADORES

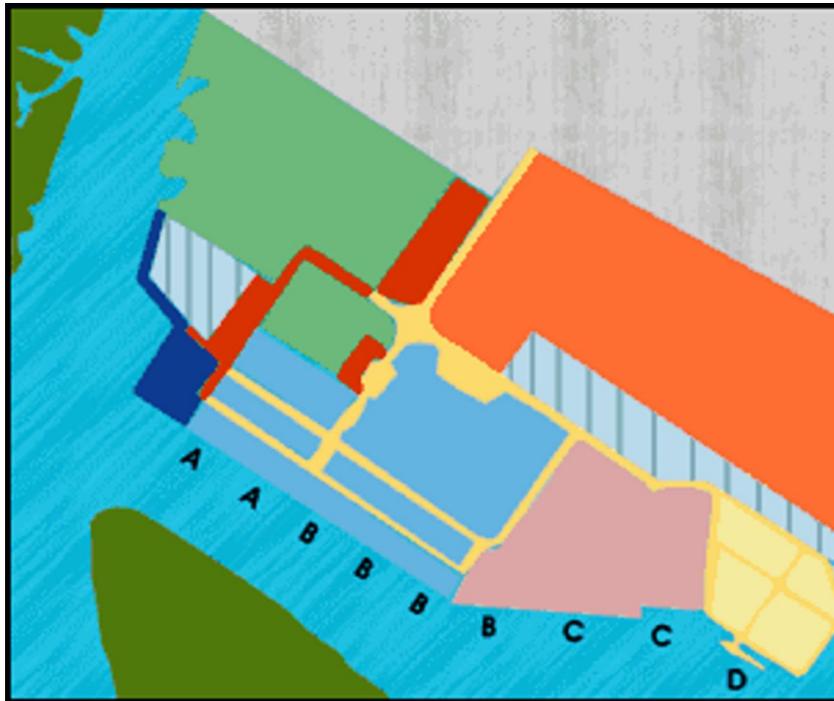
En La Autoridad Portuaria de Guayaquil laboran actualmente 98 personas, no existen sindicatos y se modificaron los procedimientos legales de contratación.

2. AUTOMATIZACIÓN

Autoridad Portuaria de Guayaquil automatizó los siguientes procedimientos:

- Facturación
- Seguridad y control de acceso
- Operaciones
- Cuentas por cobrar
- Bancos
- Mayor general
- Recursos humanos
- Roles de pago
- Solicitud de cheques
- Cuentas por pagar
- Mantenimiento
- Presupuesto
- Inventario
- Compras
- Activos fijos
- Sistar (tarjadores)
- Autoliquidaciones
- Manifiestos (consolidados)
- Estadísticas
- SIG-CC

3. SECTORIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES



Fuente: DIGMER

La Autoridad Portuaria sectorizó las instalaciones de la siguiente manera:

- 2 muelles para carga general
- 4 muelles para frutas
- 2 muelles para contenedores
- 1 muelle granelero

4. CONCESIÓN DE TERMINALES

Se concesionó el terminal de carga al granel y multipropósito a la empresa Andipuerto S.A.

5. ORDENACIÓN DE SERVICIOS

Se permitió el servicio de almacenamiento de Carga General, Granel y de Contenedores en los Patios, Bodegas y Módulos de A.P.G., las que están en permisionamiento a empresas privadas.

6. DELEGACIÓN DE SERVICIOS.-

Se delegó a la empresa privada los servicios de porteo en el recinto portuario, carga y descarga, almacenamiento, practicaje, remolcadores, ayuda al practicaje, amarre y desamarre.

PRINCIPALES LOGROS DE LA MODERNIZACIÓN

- Sistema de información gerencial y control de costos
- Control computarizado de salida contenedores y carga
- Departamentos de Operaciones, Financiero, Administrativo y de Ingeniería computarizados
- Departamentos de Operaciones, Financiero, Administrativo y de Ingeniería computarizados
- Cobro de tasas portuarias mediante un sistema de autoliquidación
- Convenio con bancos para el cobro de las tasas portuarias
- Desaparición de sindicatos y reducción de personal
- Ampliación de la falda del muelle
- Instalación de nuevas ayudas a la navegación
- Distribución de muelles de acuerdo al tipo de carga.

APG: Actividades / Noticias

SISTEMA DE SEGURIDAD DE APG

La Autoridad Portuaria de Guayaquil dentro de su proceso de Modernización a puesto mucho énfasis en lo que se refiere a la seguridad del Recinto Portuario, para lo cual ha realizado varios proyectos los cuales convertirán al Puerto de Guayaquil en uno de los más seguros de la Región. La unidad de Seguridad Física de A.P.G. es la encargada de las actividades concernientes a la vigilancia y seguridad física al recinto Portuario en su anillo exterior. A fin de prevenir y contrarrestar robos,

siniestros y alteraciones en cualquier orden en general.

Al momento se utiliza personal de Guardias contratados por A.P.G. quienes están debidamente capacitados y equipados, para garantizar el cuidado y protección de los equipos, maquinarias, vehículos y bienes en general, bajo su custodia.

SISTEMA DE SEGURIDAD ELECTRÓNICA INSTALADOS EN A.P.G.

El sistema general está compuesto por cuatro grupos que son:

- 1.- Sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV);
- 2.- Sistema de Control Acceso;
- 3.- Central de Monitoreo; Y,
- 4.- Cerco Eléctrico

1. Sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)

Controla las 24 horas del día, los 365 días del año de una forma moderna todas las áreas dentro y fuera del perímetro del Recinto Portuario.

Cubre las siguientes áreas:

- Entradas y Salidas de Vehículos
- Entradas y salidas de Personal
- Edificio Administrativo
- Control Lateral de las bodegas

- Control de Muelles
- Control de Patio de Contenedores
- Control de Estero frente a los Muelles
- Transmisión de vídeo a través de Fibra Óptica, que utiliza vídeo Multiplexer, señal que recorre todo el Recinto Portuario en Forma Perimetral dentro de un Ducto.

2. Sistema de Control de accesos.

Instalado para el control de:

- Ingreso vehicular en los dos Accesos y Salidas del Recinto Portuario,
- Entrada y Salida de vehículos a Parquaderos Autorizados,
- Control de acceso de Personal
- Ingreso al Cuarto de Control.

El Sistema tiene la Capacidad de autorizar el Acceso a un área determinada. Al presentar una tarjeta codificada en una lectora.

Las entradas principales del Recinto tendrán uñas de Protección Unidireccional para evitar el Ingreso o salida de Vehículos en un sentido no Autorizado.

La Tecnología de las Lectoras de Tarjetas son de aproximación, colocadas en Pedestales con Anclaje en base de concreto y protección contra vandalismo.

2.2.4 Puerto de Bolívar



Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar⁶, agrupa todas las empresas de servicios relacionadas directamente con la atención a las mercaderías y naves así como empresas que indirectamente aportan al desarrollo del comercio exterior ecuatoriano, a quienes junto con la Corporación Aduanera Ecuatoriana facilitamos el cumplimiento de sus respectivas funciones manteniéndonos como una real familia bajo el concepto de comunidad portuaria.

Desde el año de 1996, La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, dando cumplimiento a la Ley de Modernización y gracias al apoyo de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral quienes al recibir el marco legal del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos con la expedición del Reglamento de Servicios Portuarios para los Puertos y Estatales comerciales del Ecuador y la Nueva Normativa Tarifaria, brindaron el marco legal para la delegación de servicios a la iniciativa privada. Esta medida, fue fundamental para la libre competencia, mejora de la calidad del servicio, disminución y racionalización de tarifas y sobre todo para la disminución de la carga administrativa del Puerto.

⁶ **ARMADA DEL ECUADOR.** Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral. Boletín Estadístico de Puertos y Transporte Acuático. Edición 2001.

Infraestructura:



Fuente: DIGMER

- Reducción de personal de 455 a 51 servidores portuarios
- Aprovechamiento de espacios administrativos en áreas operativas productivas
- Fortalecimiento de la competitividad

- Servicios más eficientes
- Reducción de costos totales al cliente
- Disponibilidad de fondos para inversiones de uso común
- Desarrollo Planificado estratégicamente
- Enfoque a la comercialización
- Fortalecimiento económico del Puerto

Los ductos de bases y términos de referencias de los proyectos, ya están listos para su aplicación y licitación.

Proyecto Portuario



Fuente: DIGMER

Recoge los proyectos de desarrollo interno y externo relacionados con la adecuada atención a las mercaderías y buques, así como un aporte al desarrollo turístico de la Provincia y por ende a la comunidad, manteniendo la positiva relación Puerto Ciudad.

Se terminaron los estudios para establecer los términos de referencia. Sé esta realizando los estudios de factibilidad económica para la concesión del puerto.

2.3 MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL

a. Movimiento de Carga

El Sistema Portuario Ecuatoriano a través de las autoridades portuarias de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar, tienen a su cargo el movimiento de carga de importación y exportación del país⁷, excluyendo el movimiento de hidrocarburos.

Para establecer la movilidad del Sistema Portuario Nacional se realizará un análisis estadístico de conformidad a la información existente. Al efecto en el año de 2000, por los Puertos Comerciales y Terminales Petroleros, se movilizaron 24'512.100,29 Ton. Met. de carga en el comercio exterior (Importación - Exportación)., de ello los puertos comerciales movilizaron 7'549.706,29 Ton. Met y a los Terminales Petroleros 16'962.593,90 Ton. Met. de petróleo y sus derivados que en términos porcentuales significa el 30.79% y el 69,20%. respectivamente.

⁷ **ARMADA DEL ECUADOR.** Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral. Boletín Estadístico de Puertos y Transporte Acuático. Edición 2001

Del total movilizado por los puestos comerciales, al Guayaquil se correspondió el 61%; al de Puerco Bolívar el 23%. al de Esmeraldas el 11% /, y al de Manta el 5%.

Dentro de los Terminales Petroleros a Balao le correspondió el 92%. al de La Libertad el 2% y al de El Salitral el 6%. La carga Balao, el 89% es exportación de petróleo y el 11% productos refinados de petróleo. en cambio, el de La Libertad y El Salitral es producto refinado de petróleo.

Las exportaciones de los principales productos por los puertos comerciales fueron: 76% Banano, 0.54% Cacao, 0.06% Café. 0,13% Harina de Pescado, 2,35% Pescados - Mariscos y Moluscos, 5,94% Madera - Balsa. 0,002% Plátanos y 15.06% otros productos.

Esas exportaciones representan 5´193.614,21 Ton. Met. lo que en términos porcentuales significan el 69% del total de las exportaciones efectuadas por los puertos comerciales ecuatorianos, lo que refleja una variación negativa de 431.480 Ton. Met. Esto debido a los cambios en la política monetaria ecuatoriana que afectaron a los sectores productivos.

Las exportaciones efectuadas a través de los puertos comerciales ecuatorianos en términos porcentuales tuvieron como destino los siguientes países: 27% EE.UU., 5% Argentina, 6% Bélgica, 5% Chile. 7% Alemania. 2% Holanda, 10% Italia, 10% Japón. 0,07% Corea. 0.46% México. 1% Nueva Zelandia. 0.64% Puerto Rico. 1% España. 0.69% Colombia. 1% Perú. 1% Turquía. 1% Venezuela y 22% otros países.

Las importaciones de los principales productos por los puertos comerciales fueron: 7% Abonos y Fertilizantes. 0.02% Avena. 1% Cemento y Materiales de Construcción. 0,006% Combustibles y Derivados de Petróleo. 16% Papel y sus productos. 7% Trigo. 0,001% Sebos - Grasa y Aceite Animal, 2% Sebos - Grasa y Aceite Vegetal, 1% Algodón, 1% Artículos de Metal. 9% Vehículos y Maquinarias. 6% Productos Químicos, 15% Hierro- Acero y otros metales. 0,03% Cereales y Leguminosas y 42% otros productos. Esas importaciones representan 2.356.092 Ton. Met. que en términos porcentuales significan el 31.20% y reflejan una variación positiva de 362.879 con relación al año 1999. Esta situación evidencia la crisis productiva del país por la cual se dependió casi totalmente de bienes y productos importados.

Las importaciones efectuadas a través de los puertos comerciales ecuatorianos en términos porcentuales fueron los siguientes países: 29% EE.UU., 3% Argentina, 0.17% Australia, 4% Bélgica, 2,28% Brasil, 4% Canadá, 8% Chile, 4% Colombia, 0.56% Inglaterra, 1% Alemania, 0,005 Irán, 0,65% Italia, 7% Japón, 3% Corea, 4% México, 0,10% Nueva Zelanda, 3% Perú, 0.008% Portugal, 2% España, 0,03% Turquía, 5% Venezuela y 23% otros países.

La estructura porcentual de los tipos de carga, está conformada de la siguiente manera: 55% del total movilizado corresponde a la carga general. 37% a la carga contenerizada, 7% a granel sólido 1% granel líquido.

Fuente: DIGMER

PUERTOS COMERCIALES ECUATORIANOS
RESUMEN POR TIPO DE CARGA
(EN TON. MET.)
AÑO: 2000

TIPO DE CARGA	TOTAL	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
GENERAL	4,179,852.89	881,413.02	3,298,439.87
CONTENERIZADA	2,779,258.40	1,211.016.06	1.568.242.34
GRANEL SÓLIDO	521,466.00	210,838.00	310,628.00
GRANEL LIQUIDO	69,129.00	52,825.00	16,304.00
TOTAL	7,549,706.29	2,356,092.08	5,193,614.21

El resumen de la carga y contenedores en unidades y TEUs por los puertos comerciales se puede reflejar de la siguiente manera:

Toneladas Métricas de Carga en Contenedores:	2'779.258,40
Número de Contenedores Llenos:	165.197,00
Número de Contenedores Vacíos:	95.393,00
Total TEUs:	439.707,00

A continuación se graficará lo indicado en las cifras analizadas del movimiento de carga nacional.

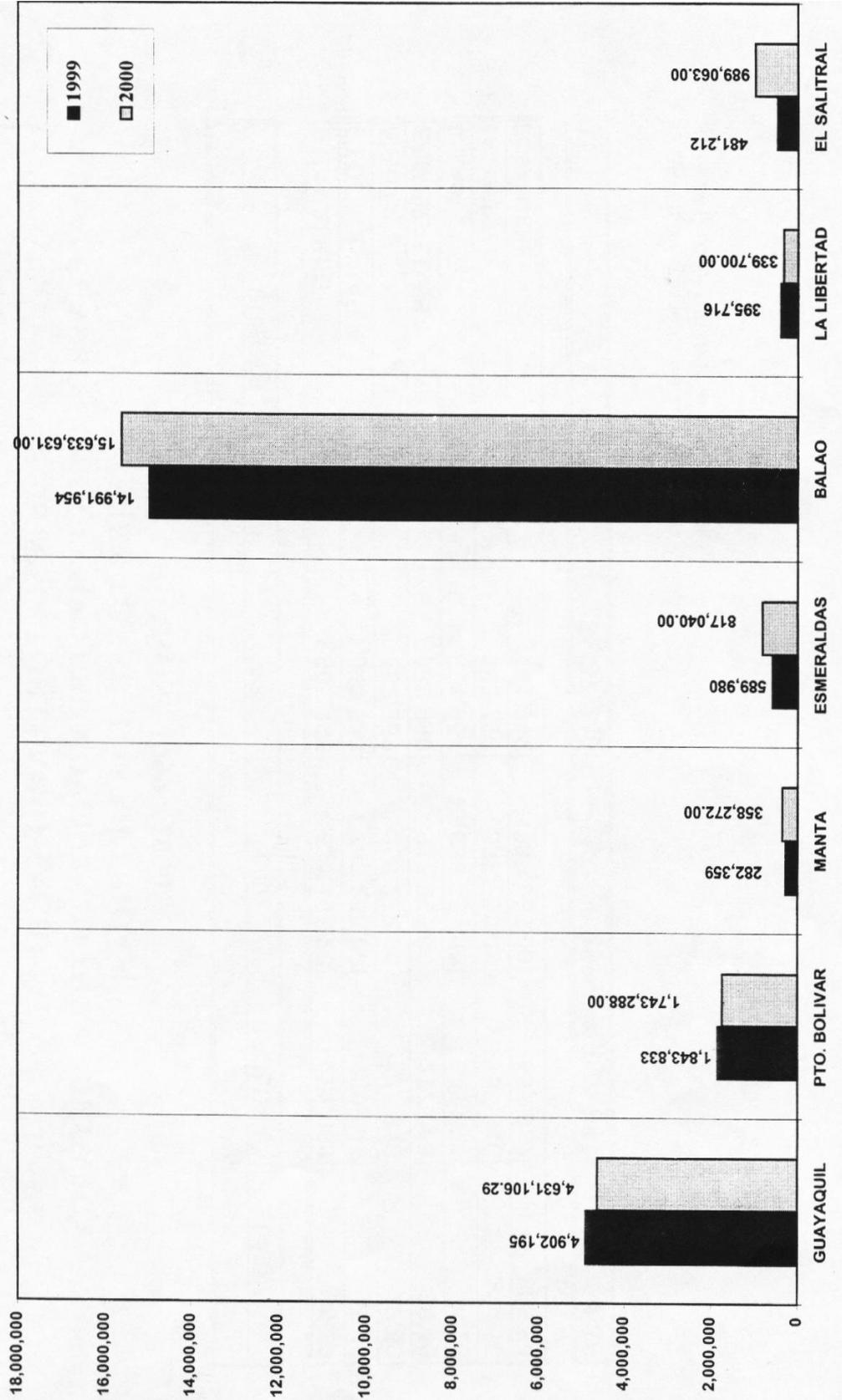
Fuente: DIGMER

SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

CUADRO COMPARATIVO DEL MOVIMIENTO TOTAL DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS 1999-2000

PUERTOS	CARGA		VARIACIÓN	
	1999	2000	ABSOLUTA	RELATIVA
GUAYAQUIL	4.902.195	4.631.106,29	-271.089	-5,53
PTO. BOLÍVAR	1.843.833	1.743.288,00	-100,545	-5,45
MANTA	282.359	358.272,00	75.913	26,89
ESMERALDAS	589,98	817.040,00	227,06	38,49
BALAO	14.991.954	15.633.631,00	641.677	4,28
LA LIBERTAD	395.716	339.700,00	-56,016	-14,16
EL SALITRAL	481.212	989.063,00	507.851	105,54
TOTAL	23.487.249	24.512.100,29	1.024.851	4,36

**SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
CARGA MOVILIZADA**



El movimiento de carga durante el año 2000 refleja en cifras una estabilidad en la utilización del sistema portuario nacional, como se evidencia del cuadro estadístico siguiente:

**SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MOVIMIENTO DE CARGA
[EN TONELADAS MÉTRICAS]
AÑO: 2000**

PUERTOS	TOTAL	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
GUAYAQUIL	4,631,106.29	1,453,345.08	3,177,761.21
PTO. BOLÍVAR	1.743.288.00	120,129.00	1,623,159.00
MANTA	358.272.00	271.705.00	86,567.00
ESMERALDAS	817,040.00	510,913.00	306,127.00
BALAO	15,633,631.00	718,112.00	14.915,519.00
LA LIBERTAD	339,700.00	135,839.00	203,861.00
EL SALITRAL	989,063.00	972,434.00	16,629.00
TOTAL	24,512,100.29	4,182,477.08	20,329,623.21

Fuente: DIGMER

Para comprender el estancamiento de las importaciones y exportaciones que afectan al movimiento de carga, es necesario establecer una comparación, al efecto referiré una estadística que comprende algo más de una década, evidenciándose que no existe un crecimiento sostenido. El siguiente gráfico contiene lo indicado.

EVOLUCIÓN DE LA CARGA TRANSPORTADA

POR VÍA MARÍTIMA
CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS
AÑOS: 1989 Æ 2000

AÑOS	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL	VARIACIÓN
1989	2,053,980	11,130,045	13,184,025	-5
1990	1,942,758	11,511,055	13,453,813	2
1991	2,362,502	12,343,369	14,705,871	9
1992	2,620,564	13,473,105	16,093,669	9
1993	2,642,258	14,371,772	17,014,030	6
1994	3,719,839	17,683,064	21,402,903	26
1995	5,405,617	19,367,735	24,773,352	16
1996	3,901,159	19,410,841	23,312,000	-6
1997	4,596,702	19,692,745	24,289,447	4
1998	5,306,277	18,475,707	23,781,984	-2
1999	3,581,218	19,906,031	23,487,249	-1
2000	4,182,477	20,329,623	24,512,100	4

Fuente: DIGMER

En el cuadro anterior se indica la comparación de la carga movilizada por las autoridades portuarias del país durante el periodo de 1989 a 2000, las mismas que tienen un incremento a partir del año 1994, incremento que es considerable tomando en cuenta los problemas limítrofes surgidos en el año 1995.

Haciendo una relación comparativa entre 1989 y 2000 del comercio exterior de . 5 a 4, que corresponden a las toneladas métricas que fueron movilizadas por vía marítima a través del Sistema Portuario Nacional. La

carga movilizada demuestra una variación positiva de 11.328,075 de toneladas métricas con relación al total movilizado en 1989; esta variación corresponde a un incremento tanto de las exportaciones como de las importaciones.

De las 24'512.100,29 toneladas métricas movilizadas por los puertos comerciales, a la autoridad portuaria de Guayaquil le correspondió manejar 4'631.106,29TM; a la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 1'743.228,00 TM; a la Autoridad Portuaria de Manta 358.272 TM; y, a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas 817.040,00 TM. Esto evidencia la subutilización de la Autoridad Portuaria de Manta que por su posición geográfica podría ser utilizada de una manera eficaz, conforme se establecerá en la parte final del siguiente Capítulo.

La carga de exportación movilizada entre 1989 y 2000 prácticamente se ha duplicado, si se toma en cuenta que, en el año 1989 se exportó 11'130.045 TM, en tanto que en el año 2000 se llegó a alcanzar la cifra de 20'329.623.

En cuanto a las importaciones se observa un incremento en igual porcentaje que las exportaciones, así en el año 1989 se importó 2'053.980 TM; mientras que en el año 2000 se importó 4'182.477 TM.

b. Movimiento de Naves

Con relación al movimiento de naves por los puertos del Sistema Nacional Portuario se movilizaron 2.326 unidades de tráfico internacional, de los cuales 1.506 lo hicieron por el Puerto de Guayaquil, 574 por Puerto Bolívar; 152 por el Puerto de Manta; y 121 por el Puerto de Esmeraldas.

El movimiento de las naves según su calada, eslora y TRB, de los años 1998 . 1999 . 2000 y su participación porcentual es la que se indica en el siguiente cuadro:

MOVIMIENTO DE NAVES SEGÚN SU CALADO. ESLORA Y T.R.B.

CALADO/ESLORA/T.R.B.	AÑO 1998	1999	2000	PARTICIPACIÓN PORCENTUAL 1998	1999	2000
CALADO						
Menor 8,2 M	2435	1831	1483	83	78	64
Entre 8,21 y 9 M	318	258	406	11	11	18
Entre 9,01 y 9,76 M	112	163	322	4	7	14
Mayor que 9,77	57	84	115	2	4	5
TOTAL	2922	2336	2326			
ESLORA						
Menor que 100 M LOA	175	81	102	6	4	4
Entre 100,01 y 150 M LOA	869	687	803	30	29	35
150,01 Y 180 M LOA	1487	793	996	51	34	43
Mayor 180,01 M LOA	391	775	425	13	33	18
TOTAL	2922	2336	2326			
T.R.B.						
Menor 6000	376	232	245	13	10	11
Entre 6001 y 12000	1154	1062	1035	39	46	44
Mayor 12001	1392	1042	1045	48	45	45
TOTAL	2922	2336	2326			

Fuente: DIGMER

CAPITULO III

UTILIZACIÓN DE LOS PUERTOS ECUATORIANOS

Es importante analizar el rendimiento de un puerto en función del movimiento de la carga y de la utilización que se da a sus instalaciones cuando un buque arriba al mismo, puesto que un aumento del rendimiento en el movimiento de la carga y la reducción de la utilización del puerto aumentará su productividad, esto significará menores gastos de naves por estadía y menores gastos con relación a la carga.

El valor utilizado para calcular los índices de utilización es el de horas trabajadas en puerto, haciendo notar que debe diferenciarse entre horas libres e fondeaderos y horas libres en atracaderos (sin trabajar), las horas trabajadas deben ser consideradas solo aquellas en que la nave esta realizando operaciones de carga y descarga.

3.1 MOVIMIENTO DE CARGA Y NAVES POR EL PUERTO DE ESMERALDAS⁸

a. Movimiento de Carga

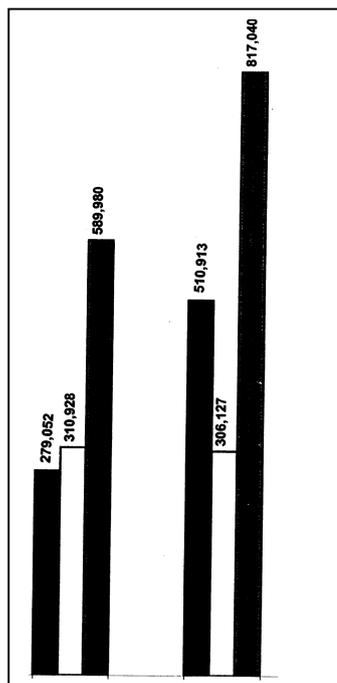
Con 817.040 toneladas métricas de movimiento de carga durante el año 2000, Esmeraldas es el tercer puerto en importancia en el Sistema Portuario Nacional, después de los puertos de Guayaquil y Bolívar.

⁸ **ARMADA DEL ECUADOR.** Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral. Boletín Estadístico de Puertos y Transporte Acuático. Edición 2001

Del total indicado le correspondió en importación 510.913 Ton. Met. y en exportación 306.127 Ton. Met. En términos porcentuales eso significa que en el año 1999 fue de 7,74% y en 2000 de 10,824% lo que refleja una variación positiva de 227.0360 Ton. Met con relación al año 1999. Finalmente cabe resaltar el hecho que entre los años 1994 y 2000, el movimiento de carga refleja un aumento en casi un 30%.

**CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO
 ESMERALDAS
 (En Toneladas Métricas)**

AÑOS	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL
1994	353,566	170,642	524,208
1995	366,97	289,786	656,756
1996	363,463	325,79	689,253
1997	498,453	380,855	879,308
1998	458,174	327,517	785,691
1999	279,052	310,928	589,98
2000	510,913	306,127	817,04



La relación de la carga movilizada en los dos últimos años 1999-2000, de los cuales se cuentan con datos, determinan que a pesar de los intentos de generar un comercio internacional fortificado a través de organizaciones regionales y mundiales, reflejan la crisis del Ecuador, puesto que los totales de carga movilizada si bien arrojan un resultado positivo, el crecimiento no llega al 25%.

Este análisis se complementa si revisamos el cuadro anterior y notamos que para el año 1998 la carga movilizada fue mayor que en el 2000 en aproximadamente un 6%. Las importaciones de los productos por el puerto fueron: 1,70% Abonos y Fertilizantes, 1,26% Cemento y Materiales de Construcción, 1,40% Algodón, 38,12% Vehículos y maquinaria, 1,54% Productos Químicos, 50,69% Hierro, Acero y Otros 5,26% otros productos

PRODUCTOS - IMPORTACIÓN

ABONOS Y FERTILIZANTES	8,733
AVENA	
CEMENTO Y MAT. DE CONSTRUCCIÓN	6,471
COMB. Y DERIVADOS DE PETRÓLEO	5
PAPEL Y SUS PRODUCTOS	
TRIGO	
SEBOS GRASA Y ACEITE ANIMAL	
SEBOS GRASA Y ACEITE VEGETAL	
ALGODÓN	7,164
ARTÍCULOS DE METAL	
VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS	194,786
PRODUCTOS QUÍMICOS	7,881
HIERRO, ACERO Y OTROS METALES	258,986
CEREALES Y LEGUMINOSAS	
OTROS PRODUCTOS	26,887
TOTAL	510,913

Fuente: DIGMER

Las exportaciones de los principales productos por el puerto fueron:
1,35% Banano, 98,11% Madera - Balsa y 0,55% otros productos.

PRODUCTOS - EXPORTACIÓN

AZÚCAR	
BANANO	4,058
CACAO	
CAFÉ	
HARINA DE PESCADO	
HIGUERILLA	
PESCADOS, MARISCOS Y MOLUSCOS	
MADERA Y BALSA	300,359
PLÁTANOS	
OTROS PRODUCTOS	1,71
TOTAL	306,127

Fuente: DIGMER

Las exportaciones efectuadas a través del puerto en términos porcentuales referentes al país de destino fueron los siguientes:0,63% EE.UU., 0.04% Bélgica, 0,31% Chile, 98% Japón, 1,17% otros países.

PAISES DE ORIGEN Y DESTINO EXPORTACIONES	
ESTADOS UNIDOS	1,854
ARGENTINA	
BÉLGICA	136
CHILE	494
ALEMANIA	
HOLANDA	
IRÁN	
ITALIA	
JAPÓN	300,031

COREA	
MÉXICO	
NUEVA ZELANDIA	
PUERTO RICO	
ESPAÑA	
COLOMBIA	
PERÚ	
TURQUÍA	
VENEZUELA	
OTROS	3,612
TOTAL	306,127

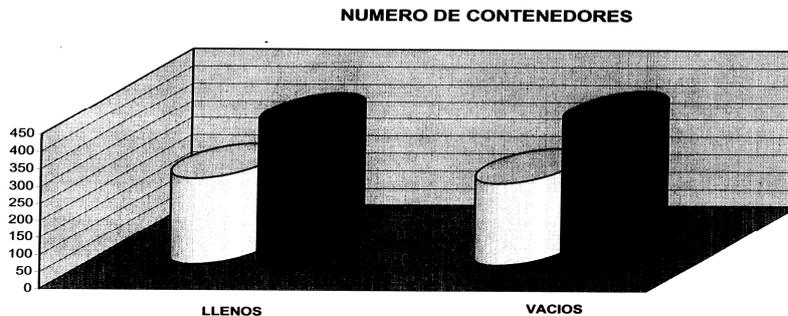
Fuente: DIGMER

Las importaciones efectuadas a través del puerto fueron: 10,38% EE.UU., 1,42% Argentina, 0,06% Bélgica, 1,31% Chile, 1,80 Colombia, 26,21% Japón, 3,18% Corea, 6,07% México, 3,39% Venezuela y 46,14% otros países.

PAÍSES DE ORIGEN Y DESTINO - IMPORTACIONES	
ESTADOS UNIDOS	53,05
ARGENTINA	7,27
AUSTRALIA	
BÉLGICA	315
BRASIL	
CANADÁ	
CHILE	6,71
COLOMBIA	9,239
INGLATERRA	
ALEMANIA	
IRÁN	
ITALIA	
JAPÓN	133,938
COREA	16,272
MÉXICO	31,053

NUEVA ZELANDIA	
PERÚ	
PORTUGAL	
ESPAÑA	
TURQUÍA	
VENEZUELA	17,343
OTROS	235,723
TOTAL	510,913

Fuente: DIGMER



D
e las
cifras
obteni
das

por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas sobre el movimiento de carga y contenedores para el año 2000, se puede señalar que en la importación se recibieron 251 contenedores de 20 pies con una carga de 5.922 TM; y, 400 contenedores de 4 pies con una carga de 11.695, lo que arroja un total de 651 contenedores que equivalen a 17.597 toneladas métricas.

Como contraste en los contenedores de movimiento de carga, apenas se registra un contenedor de 40 pies con 15 TM

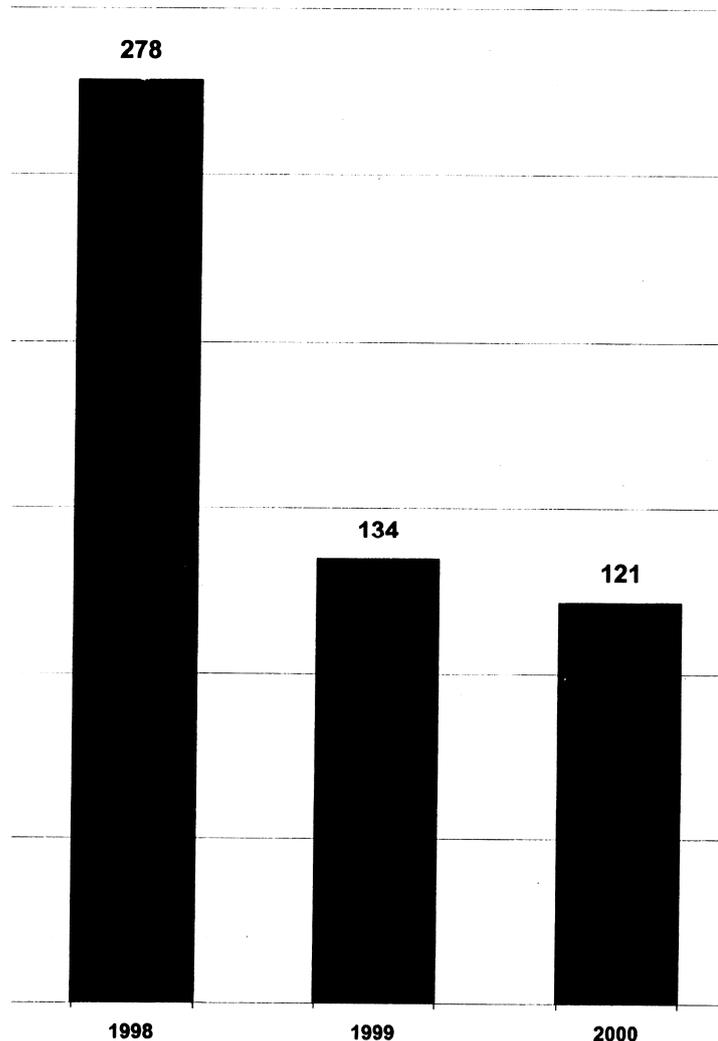
El resumen general del movimiento de carga tanto de las importaciones y exportaciones a través del puerto de Esmeraldas, el mismo que se expresa en toneladas métricas y de conformidad al tipo de carga es el siguiente:

Carga General:	499.469
Carga Contenerizada.	17.612
Carga Sólida.	299.959
Total:	817.040

b. Movimiento de Naves

El movimiento de las naves según su calado, eslora y TRB de los años 1998 . 1999 . 2000 es la siguiente: según el calado por Esmeraldas el movimiento de naves fue en 1998: 278 naves; en 1999: 134 naves; y, en el 2000: 121 naves. Tomando en cuenta la eslora el movimiento de naves registra las mismas cifra; al igual que de conformidad al Tonelaje de Registro Bruto.

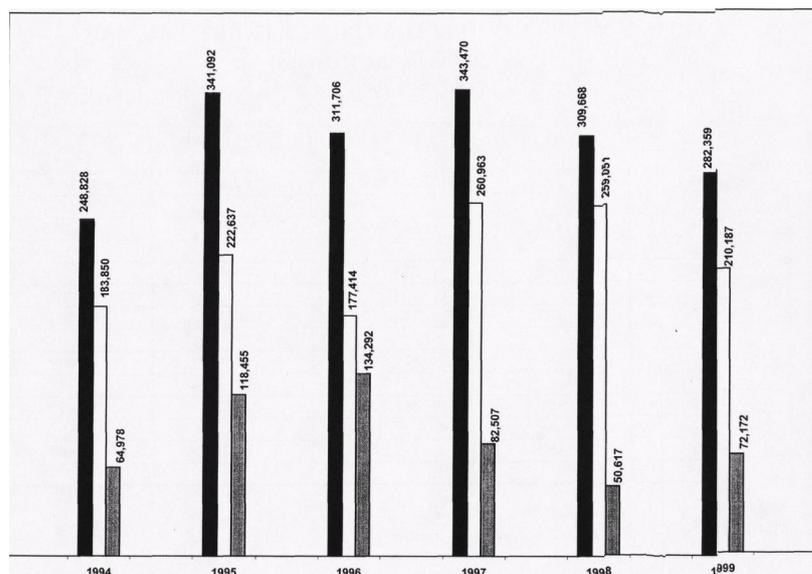
CARGA MOVILIZADA	
(En Toneladas Métricas)	
AÑOS: 1994-2000	
1994	246,823
1995	341,092
1996	311,706
1997	343,47
1998	309,668
1999	282,359
2000	358,272



3.2. MOVIMIENTO DE CARGA Y NAVES POR EL PUERTO DE MANTA

En el año de 2000 por el Puerto de Manta se movilizaron 358.272 Ton. Met. (Importación - Exportación), de ello le correspondió en importación 271.705 Ton. Met. Y en exportación 86.567 Ton. Met. En términos porcentuales significa que en el año 1999 fue de 3,70% y en 2000 de 4,74% lo que refleja una variación positiva de 75.913 Ton. Met. con relación al año 1999.

El gráfico de barras que contiene la información de carga movilizada por el Puerto de Manta desde 1994 hasta el 2000, destacándose el hecho de que por este Puerto durante el período referencial anotado se ha utilizado mayormente para exportar productos; y, de manera menor para importar productos. Esto indica que los exportadores prefieren utilizar este puerto. En cuanto a las cantidades de toneladas métricas en cifras totales son menores a los puertos de Guayaquil y Puerto Bolívar, pero mantienen un equilibrio. Se debe destacar los pequeños despuntes en un promedio de 350.000 toneladas métricas, especialmente en los años 1995, 1997 y 2000.



Las exportaciones de los principales productos por el puerto fueron: 11,02% Banano, 2,68% Cacao, 1,91% Café, 8,15% Harina de Pescado, 46,57% Pescados - Mariscos y Moluscos, 1,10% Madera - Balsa y 28,53% otros productos.

Productos exportados por el Puerto de Manta 2000 - en toneladas métricas

EXPORTACIONES	
AZÚCAR	
BANANO	9.544
CACAO	2.325
CAFÉ	1.655
HARINA DE PESCADO	7.057
HIGUERILLA	
PESCADOS, MARISCOS Y MOLUSCOS	40.322
MADERA Y Balsa	959
PLÁTANOS	
OTROS PRODUCTOS	24.705
TOTAL	86.567

Fuente: DIGMER

En la provincia de Manabí la actividad pesquera es notable, no solo en lo que a pesca artesanal se refiere, sino incluso al desarrollo de una industria de procesamiento, de productos del mar que tienen como principal mercado el comercio internacional. Tal situación se refleja en las cifras del cuadro anterior, al anotarse por el rubro pescados, marisco y moluscos, aproximadamente la mitad de tonelaje exportado.

Llama la atención el hecho de que las provincias de Manabí y Esmeraldas tienen un desarrollo agrícola considerable en lo que a banano se refiere, pero no se utiliza el puerto de Manta en gran escala para exportar dicho producto, y se prefiere transportar por carretera hasta Puerto Bolívar, pues allí se ha centralizado el embarque de este producto.

Las exportaciones efectuadas a través del puerto en términos porcentuales como país de destino fueron los siguientes: 0,31% EE.UU. 1,36% Bélgica, 6,08% Alemania, 14,67% Holanda, 0,004% Italia, 0,30% Japón, 0,48% México, 0,42% Puerto Rico, 29,17% España, 11,03%

Colombia, 0,12% Perú, 0,02% Turquía, 15,71% Venezuela y 20,35% otros países.

Holanda y España significan un 40% de los países de destino a donde se enviaron productos utilizando el Puerto de Manta. Estos países utilizan empresas navieras internacionales europeas en grandes cargueros que acceden al Puerto de Manta por el calado del mismo.

Productos introducidos a través del Puerto de Manta durante el año 2000

Fuente: DIGMER

IMPORTACIONES	
ABONOS Y FERTILIZANTES	
AVENA	
CEMENTO Y MAT. DE CONSTRUCCIÓN	17
COMB. Y DERIVADOS DE PETRÓLEO	
PAPEL Y SUS PRODUCTOS	1.333
TRIGO	159.783
SEBOS GRASA Y ACEITE ANIMAL	
SEBOS GRASA Y ACEITE VEGETAL	42.727
ALGODÓN	11
ARTÍCULOS DE METAL	9
VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS	2.646
PRODUCTOS QUÍMICOS	86
HIERRO. ACERO Y OTROS METALES	
CEREALES Y LEGUMINOSAS	
OTROS PRODUCTOS	65.093
TOTAL	271.705

Las importaciones de los productos por el puerto fueron: 0,04% Cemento y Materiales de Construcción, 0,49% Papel y sus productos, 58,80% Trigo, 15,72% Sebos y Grasa Vegetal, 0,002% Algodón, 0,001% Artículos de Metal, 0,97% Vehículos y maquinaria, 0,03% Productos Químicos y 23,95% otros productos. Las importaciones efectuadas a través del puerto fueron: 39,64% EE.UU., 9,89% Argentina, 0,57% Brasil, 20,93% Canadá, 0,35% Chile, 0,78% Colombia, 0,49% Inglaterra, 0,01% Alemania, 0,10% Japón, 0,01% México, 3,06% Perú, 0,78% España, 3,26% Venezuela y 20,06% otros países. A continuación se grafica los principales productos importados, el dato es en toneladas métricas durante el año 2000.

Por las facilidades de las instalaciones que cuentan con un sistema de bodegas y desembarque de granel líquido óptimo, se evidencia que las 271.705 toneladas métricas introducidas al país a través del Puerto de Manta, casi el 60% es del producto trigo (159.783 toneladas métricas).

a. Movimiento de Naves

En forma general de 371 naves movilizadas por el Puerto de Manta en 1994 decreció al 2000 a menos de la mitad, esto es 152 naves. Sin embargo se realizará un análisis de los tres últimos años con que se cuentan datos (1998 al 2000).

El movimiento de las naves según su calado, eslora y TRB de los años 1998 - 1999 -200 y su participación porcentual fue la siguiente:

MOVIMIENTO DE NAVES SEGÚN SU CALADO ESLORA Y T.R.B.

CALADO/ESLORA/T.R. B.	AÑOS			PARTICIPACIÓN PORCENTUAL		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
CALADO						
Menor 8,2 M	170	105	107	69	64	70
Entre 8,21 y 9 M	60	18	15	24	11	10
Entre 9,01 y 9,76 M						
Mayor que 9,77	18	42	30	7	26	20
TOTAL	248	165	152			
ESLORA						
Menor que 100MLOA	59	52	71	24	32	47
Entre 100,01 y 150 M LOA	45	40	28	18	24	18
150,01 Y 180 M LOA				58	44	35
Mayor 160,01 M LOA	144	73	53			
TOTAL	248	165	152			
T.R.B.						
Menor 6000	85	75	89	34	46	59
Entre 6001 y 12000	52	39	14	21	24	9
Mayor 12001	111	51	49	45	31	32
TOTAL	248	165	152			

Fuente: DIGMER

En lo que ha calado tiene que ver, en este puerto se nota una caída clara tanto en naves grandes como pequeñas; de igual forma sucede con las naves según la eslora, en una caída total desde 1998 al 2000, de más de un 30%.

Si se toma en cuenta las condiciones de T.R.B., el movimiento de naves también denota una caída en igual porcentaje. Lo único que puede destacarse es que en participación porcentual en naves de calado mayor que 9,77, de un 7% en el año 1998 a un 20% en el año 2000, esto se explica por la llegada de naves de última tecnología. Finalmente las cifras de movimiento de naves por el Puerto de Manta por meses durante el año 2000 señalan un pequeño crecimiento en el mes de septiembre, esto

debido a las cargas de importaciones de mercaderías que se importan para las épocas de diciembre.

3.3. MOVIMIENTO DE CARGA Y NAVES POR EL PUERTO DE GUAYAQUIL

ENERO	252,569.17	281,352.61
FEBRERO	258,549.50	291,399.59
MARZO	344,439.45	341,827.99
ABRIL	336,055.72	308,859.27
MAYO	286,455.48	261,321.80
JUNIO	241,272.22	249,421.83
JULIO	239,111.37	226,294.26
AGOSTO	534,301.07	231,080.15
SEPTIEMBRE	266,890.72	225,250.26
OCTUBRE	246,969.05	246,394.46
NOVIEMBRE	262,220.88	246,342.69
DICIEMBRE	276,452.30	268,216.30
TOTAL	3,545,286.93	3,177,761.21

Fuente: DIGMER

a. Movimiento de Carga

En el año de 2000 por el Puerto de Guayaquil se movilizaron 4.631.106,29 Ton. Met (Importación - Exportación), de ello le correspondió en importación 1.453.345,08 Ton. Met y en exportación 3.177.761.21 Ton. Met. En términos porcentuales significa que en el año 1999 fue de 64,34% y en 2000 de 61,34% lo que refleja una variación negativa de 271.089 Ton. Met. con relación al año 1999.



*Your complimentary
use period has ended.
Thank you for using
PDF Complete.*

[Click Here to upgrade to
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

1989	2,836,659
1990	3,002,719
1991	3,767,748
1992	3,810,170
1993	3,934,144
1994	5,142,512
1995	5,806,473
1996	6,162,387
1997	5,784,280
1998	5,708,269
1999	4,902,195.19
2000	4,631,106.29

Fuente: DIGMER

Desde 1989 a 1996 se nota un crecimiento sostenido que indica la importancia de este Puerto en el comercio del país (de 2´836.659 a 6´162.387); sin embargo con la crisis política iniciada en 1997, el tonelaje que había rebasado en 1996 los seis millones de toneladas para el 2000 terminó en algo más de cuatro millones de toneladas (de 6´162.387 a 4´631.106,29). Si bien es cierto lo indicado refleja un decrecimiento de la utilización del Puerto de Guayaquil, no es menos cierto que obedece a la inestabilidad política del país que afectó en el desarrollo económico del mismo y por ende en el comercio exterior y sus servicios relacionados como es la utilización de puertos para carga y desembarque.

Las exportaciones de los principales productos por el puerto fueron: 72,67% banano, 0,82%, cacao, 0,05% café, 2,52% pescados mariscos y moluscos, 0,22% madera - balsa, 0,01% plátanos y 23,70% otros productos.

A nivel de exportaciones de 1999 al año 2000 hay una baja general que significa en cifras un declive de casi trescientos mil toneladas. Cabe destacar que los dos últimos trimestres del 2000 evidencian una mayor caída en la utilización del Puerto de Guayaquil.

Las exportaciones efectuadas a través del puerto en términos porcentuales como país de destino fueron los siguientes: 31,57% EE.UU. 6,12% Argentina, 7,50 Bélgica, 7,31% Chile, 6,37% Alemania, 3,18% Holanda. 9,10% Italia, 2,58% Japón, 0,12% Corea, 0,70% México, 1,77%

Nueva Zelandia, 1,04% Pto. Rico, 1,43% España, 0,83% Colombia, 1,50% Perú, 0,52% Turquía, 1,55% Venezuela y 16,72% otros países.

Las importaciones de los productos por el puerto fueron: 0,09% abonos y fertilizantes, 0,40% avena, 1,09% cemento y materiales de construcción, 20,65% papel y sus productos, 0,01% trigo, 0,03% cebos, grasa y aceite animal, 0,001% cebos, grasa y aceite vegetal, 0,23% algodón, 1,24% artículos de metal, 0,32% vehículos y maquinaria, 8,51% productos químicos, 6,02% hierro, acero y otros metales, 0,04 cereales y leguminosas y 61,31 otros productos.

Las importaciones efectuadas a través del puerto fueron: 29,92% EE.UU., 2,10% Argentina, 0,28% Australia, 5,78% Bélgica, 3,59% Brasil, 2,27% Canadá, 12,16% Chile. 5,43% Colombia, 0,837% Inglaterra, 1,53% Alemania. 1,05% Italia, 1,53% Japón, 3,91% Corea, 3,49% México, 0,01 Nueva Zelandia, 3,48 Perú, 0,01% Portugal, 2,33% España, 0,05% Turquía, 5,70% Venezuela y 14,40% otros países.

**Puerto de Guayaquil - Cuadro Comparativo de Tonelaje
en importaciones del Año 1999-2000**

ENERO	202,067.67	91,199.33
FEBRERO	158,418.86	86,625.27
MARZO	119,407.78	115,353.23
ABRIL	111,195.62	116,084.25
MAYO	89,047.39	118,909.63
JUNIO	79,264.31	125,336.03
JULIO	96,991.48	153,119.01
AGOSTO	92,901.42	119,105.32
SEPTIEMBRE	99,542.06	122,909.93
OCTUBRE	109,802.32	126,150.49
NOVIEMBRE	101,903.69	128,245.71
DICIEMBRE	96,365.66	150,306.88
TOTAL	1,356,908.26	1,453,345.08

Fuente: DIGMER

b. Movimiento de Naves

El movimiento de las naves según su calado, eslora y TRB de los años 1998 - 1999 - 2000 y su participación porcentual es la siguiente:

CALADO/ESLORA/T.R.B.	AÑOS			PARTICIPACIÓN PORCENTUAL		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
CALADO						
Menor 8,2 M	1527	1082	846	83	74	56
Entre 8,21 y 9 M	168	189	270	9	13	18
Entre 9,01 y 9,76 M	112	163	322	6	11	21
Mayor que 9,77	22	32	68	1	2	5
TOTAL	1829	1466	1506			
ESLORA						
Menor que 100 M LOA	77	16	15	4	1	1
Entre 100,01 y 150 M LOA	386	306	429	21	21	29
150,01 Y 180 M LOA	975	793	690	53	54	46
Mayor 180,01 M LOA	391	351	372	21	24	25
TOTAL	1829	1466	1506			
T.R.B.						
Menor 6000	184	93	97	11	6	6
Entre 6001 y 12000	540	505	590	30	34	39
Mayor 12001	1105	868	819	60	59	54
TOTAL	1829	1466	1506			

3.4 MOVIMIENTO DE CARGA Y NAVES POR PUERTO BOLÍVAR

a. Movimiento de Carga

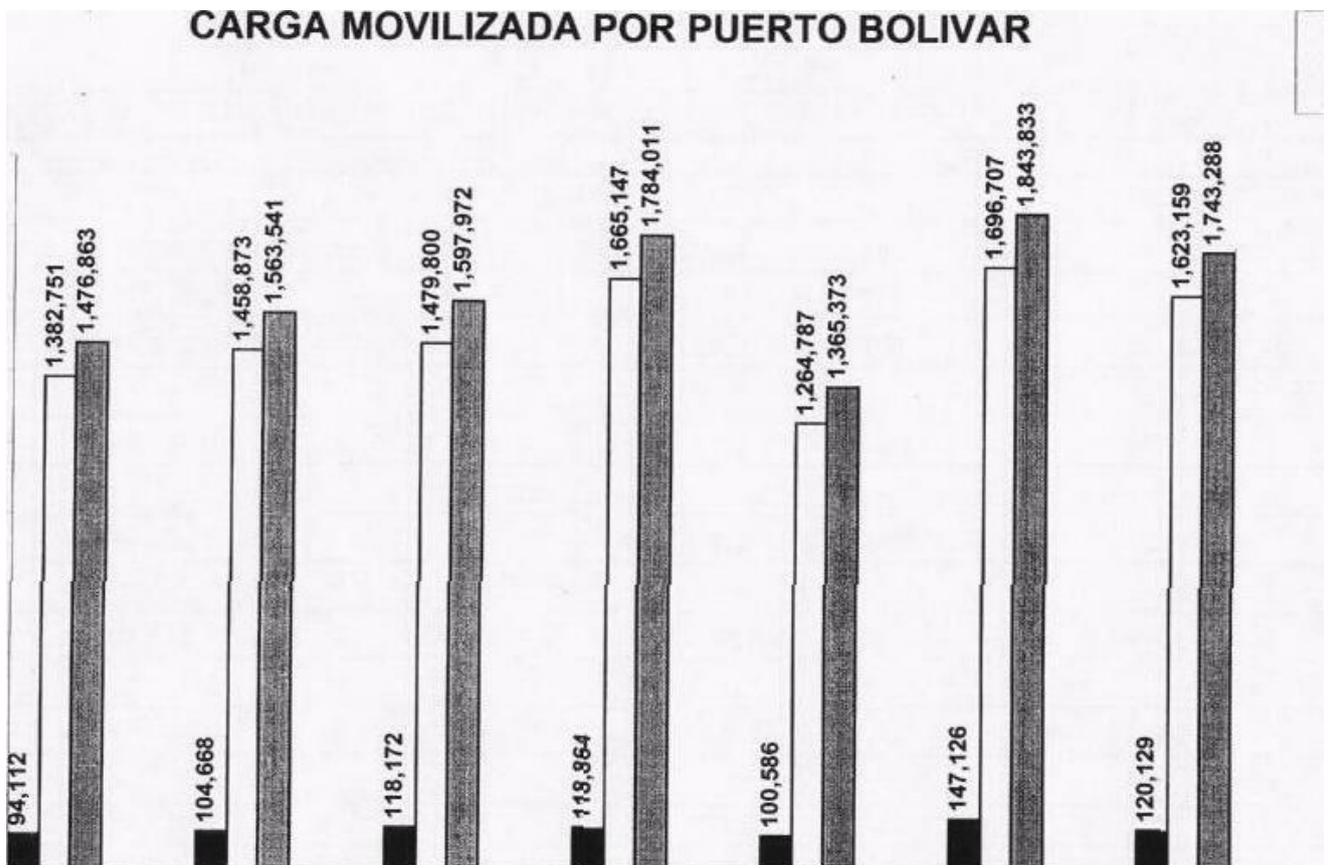
En el año de 2000 por el Puerto de Pto. Bolívar se movilizaron 1,743.288 Ton. Met. (Importación - Exportación), de ello le correspondió en importación 120.129 Ton. Met. y en exportación 1. 623.159 Ton. Met. En términos porcentuales significa que en el año 1999 fue de 24.20% y en 2000 de 23,09% lo que refleja una variación negativa de 100.545 Ton. Met con relación al año 1999.

CARGA Y NAVES MOVILIZADAS POR PUERTO BOLÍVAR			
(En Toneladas Métricas)			
AÑOS 1994 - 2000			
AÑOS	TOTAL	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
1994	1,476,863	94,112	1,382,751
1995	1,563,541	104,668	1,458,873
1996	1,597,972	118,172	1,479,800
1997	1,784,011	118,864	1,665,147
1998	1,365,373	100,586	1,264,787
1999	1,843,833	147,126	1,696,707
2000	1,743,288	120,129	1,623,159

Fuente: DIGMER

Las exportaciones de los principales productos por el puerto fueron: 99,71% Banano, 0,09% Pescados Mariscos y Moluscos, 0,008% Madera y Balsa y 0,17% otros productos.

Las exportaciones efectuadas a través del puerto en términos porcentuales como país de destino fueron los siguientes: 22,87% EE.UU., 2,73% Argentina, 2,95% Bélgica, 8,39% Alemania, 0,14% Holanda, 15,21% Italia, 8,15% Japón, 0,07 México, 0,87 Nueva Zelandia, 1,02Turquía, 37,55% otros países.



Las importaciones de los productos por el puerto fueron: 17,08% Abonos y Fertilizantes, 0,05% Cemento y Materiales de Construcción, 70,09% Papel y sus productos, 0,06% Algodón, 3,36% Vehículos y maquinaria, 2,83% Productos Químicos, 6,50% otros productos.

Las importaciones efectuadas a través del puerto fueron: 67,61% EE.UU., 1,79% Perú.

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR			
TIPO DE CARGA			
(EN TON. MET.)			
AÑO: 2000			
	TOTAL	IMP.	EXP.
GENERAL	1.682,566	118,646	1.563,920
CONTEINERIZADA	60,722	1,483	59,239
GRANEL SÓLIDO			
GRANEL LIQUIDO			
TOTAL	1.743,288	120,129	1,623,159

Fuente: DIGMER

Como Puerto Bolívar es utilizado comúnmente para la exportación de banano, el cuadro anterior refleja esa realidad, puesto que de la carga general de 1'563.920 refleja el embarque de banano y apenas 59.239 son contenedores.

b. Movimiento de Naves

La Autoridad Portuaria de Bolívar por la necesidad de embarcar grandes cantidades de banano ha debido modernizar sus instalaciones para poder recibir buques de última generación. Así en 1998 de 1527 naves con un calado menos a 8,2 m, disminuyó a 846 naves en el 2000. En tanto que en naves mayores a 9,77 de 22 subió a 68 naves, es decir se triplicó la utilización de naves de última generación.

	TOTAL
MENOR 8,2 M	440
ENTRE 8.21 Y 9 M	107
MAYOR QUE 9.77 M	
TOTAL	547

ESLORA	TOTAL
MENOR QUE 100M LOA	3
ENTRE 100.01 Y 150 M LOA	312
TOTAL	315

T.R.B.	
MENOR 6000 TRB	36
ENTRE 6001 Y 12000 TRB	406
MAYOR QUE 12001 TRB	105
TOTAL	

Fuente: DIGMER

3.5 ANÁLISIS Y DETERMINACIÓN DE LOS PUERTOS.

a. Situación Portuaria Latinoamericana

Desde los años noventa, los sistemas portuarios de Latinoamérica⁹ han entrado en un proceso de modernización, el cual ha tenido diferentes etapas y grados de profundidad en los distintos países, con la concurrencia de una serie de influencias internas y externas que han obligado a colocar en cada modelo un fuerte ingrediente nacional producto de la necesidad de tener que adaptarse a los requerimientos propios de cada país.

⁹ SEPÚLVEDA, Diego. Consultor, Resumen de Documento: δExperiencia Chilena en el Campo de los Operadores Portuariosδ Guayaquil Agosto 1995.

En estas materias podemos señalar que los efectos renovadores más importantes que los cambios macroeconómicos han producido en los sistemas portuarios son los siguientes:

- Reestructuración y ajuste al sistema macroeconómico;
- Reducción del Estado Empresario;
- Incorporación del sector privado;
- Competencia entre y dentro de los puertos;
- Creación de Puertos Pivotes, hubs o madres;
- Creación de Empresas Estibadores u Operadores Portuarios;
- Entrega de puertos a Concesionarios privados;
- Nuevas responsabilidades armatoriales y portuarias;
- Nuevas tecnologías en operación, administración y comunicación;
- Nuevo rol de los entes portuarios;
- Nuevos métodos para inversión privada en infraestructura de puertos públicos.

Marco Conceptual

Como se puede apreciar la necesidad de una readecuación del sector portuario, hoy es fundamental para todo el sistema de transportes de un país, sin embargo llevarla adelante no es una tarea fácil y ello involucra un esfuerzo adicional, colectivo y coordinado de todos los sectores que ejercen su influencia en el tema marítimo portuario, incluido dentro de ellos a la comunidad aledaña y relacionada.

Modelos Aplicados

Con los antecedentes antes mencionados los diferentes países latinoamericanos han diseñado sus nuevos modelos los cuales han tenido entre otras consideraciones los siguientes objetivos generales:

- Obtener el máximo de rendimiento de las instalaciones portuarias existentes;
- Reconvertir al recurso humano, optimizando las relaciones laborales;
- Dar seguridad e independencia al país para su transporte marítimo;
- Promover el desarrollo de economías regionales;
- Ofrecer a los embarcadores y consignatarios las mayores posibilidades de un servicio de calidad, en términos de aumentar la velocidad de transferencia y reducir las mermas, daños y pérdidas de mercancías;
- Optimizar y reducir el tiempo de las naves en el puerto;
- Minimizar los costos totales del transporte;
- Minimizar la inversión de capital estatal y dar cabida a la inversión privada;
- Asegurar la protección del medio ambiente;
- Tecnificar la gestión y las decisiones.

Cabe hacer presente que de los países del (Grupo Andino, Colombia es el que ha aplicado más intensamente un proceso de reformas portuarias, el que es seguido por Venezuela en cuanto a su profundidad, Perú está en la etapa de llamado a licitaciones que podríamos evaluar como un poco más avanzada que la actual situación del Ecuador, pero de menor movimiento real.

Marco general de las políticas portuarias en Latinoamérica.

Frente a los cambios indicados los sistemas portuarios de los países latinoamericanos han venido introduciendo grandes transformaciones institucionales y operacionales, que han permitido el acceso del sector privado a estas actividades y han reducido la influencia del Estado.

Estos cambios han hecho a su vez variar la estructura y las funciones del Estado en materias portuarias, el que hoy, en general, sólo se ha reservado las tareas normativas, de coordinación y de supervisión, pasando de una función global, monopolítica y de acción empresarial operacional a una función descentralizada y abierta a la libre competencia con la participación activa del sector privado.

Los procesos de cambios institucionales a que nos hemos referido pueden ser analizados, en primer término, desde un punto de vista doctrinario, ya que la gran mayoría de los países han estado aplicando un modelo de economía de Mercado, donde es prioritario el principio del Estado subsidiario, que consagra dicho modelo económico, lo que sin duda hace difícil determinar cual es el límite de la libertad económica y hasta donde llega la apertura y las limitaciones del sector privado, frente a las atribuciones del Estado.

Por otra parte es importante tener presente, que en la gran mayoría de los países latinoamericanos, el frente costero y los puertos, están contruidos sobre bienes nacionales de uso público o bienes del dominio público, y por lo tanto no son susceptibles de ser transferidos por el Estado al sector privado, y solo son sujetos de actos de disposición administrativa, como es el caso del otorgamiento de ellos o de parte de

ellos en concesión al sector privado, de permisos especiales de delegación de funciones.

Finalmente, en esta área doctrinaria hay que tener presente que sin perjuicio de la participación del sector privado en la administración y operación de concesiones portuarias, el Estado mantiene sus funciones de bien común que no son delegables, como es el caso de las funciones normativas, las regulaciones legales y administrativas, las funciones de seguridad nacional y las de control de ingreso y salida de personas y mercancías, el control de tráfico marítimo, los aspectos de seguridad general, el control del medio ambiente y del tráfico ilícito de drogas y elementos psicotrópicos.

Por lo tanto frente al problema de las relaciones entre el Estado y el nuevo Ordenamiento Portuario, se hace necesario conjugar una serie de elementos de diferente nivel institucional, lo que hace necesario buscar un camino que permita encontrar un equilibrio entre las acciones, propias del Estado y el campo de las operaciones que se traspasan al sector privado.

En la búsqueda de estos esquemas, han estado trabajando los gobiernos de los diversos países, y ello ha llevado a incorporar nuevos conceptos de interacción gubernamental, los que se han traducido en diferentes formas de ejercer las funciones no delegables y de poner un límite entre las actividades de ambos sectores.

Si se revisa la situación país por país encontramos que algunos estados se han reservado ciertas funciones específicas y han liberalizado y desregulado otras, cambiándose en general los antiguos conceptos de un Estado Empresario, administrador y operador monopólico de los sistemas portuarios, por un Estado normativo y coordinador lo que

muchas veces exige mayor profesionalismo, conocimiento del mercado, capacidad de gestión y dinamismo sin funciones operativas respecto de las naves y las cargas y ha transferido estas funciones y en algunos casos la administración y mantenimiento de los puertos al sector privado.

Tendencias Generales

En esta etapa de modernización y readecuación portuaria los países han derivado en el establecimiento de un esquema o modelo que enmarca a la privatización como un proceso, por medio del cual el Estado abre el acceso al sector privado a determinadas actividades portuarias, manteniendo siempre una coordinación general y un control que permitirá la competitividad y mantendrá la libre competencia de los agentes económicos, considerando a los puertos como parte de la red de transporte público de la infraestructura estatal, la que debe estar al servicio del transporte marítimo y del comercio exterior del País.

Esta forma de privatizar, es la que han ocupado los países latinoamericanos, y por tanto aquí no se ha producido una transferencia de la propiedad de los puertos al sector privado, como ha sucedido en otras áreas del sector productivo.

En estos procesos de privatización, el objetivo central ha estado encaminado a considerar la necesidad de incrementar la eficiencia comercial del transporte marítimo y del comercio exterior y por ello la privatización, ha tendido a buscar el mejor equilibrio para la convivencia entre el sector privado y el Estado, en fórmulas que se transformen en un mejor y más eficiente servicio portuario, teniendo en consideración que la meta final debe buscarse en el establecimiento de un sistema portuario flexible, rápido, seguro y económico.

El proceso de reorganización y reforma del sector portuario ya se ha extendido a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.

Este movimiento reformista reviste características especiales, ya que a las bases globales que cimientan los grandes cambios de la economía mundial, se le han agregado ingredientes nacionales o algún elemento propio de cada país, lo que hace que los modelos se adecuen a la idiosincrásica y a las condiciones especiales de cada uno de los países en los cuales se va implementando.

En efecto, los diferentes países han utilizado para implementar sus reformas varios elementos de la nueva institucionalidad y modernidad del estado, aprovechando entre otros, las condiciones de países federales o de países unitarios en cuanto a su estructura de poder y de organización del Estado, para descentralizar sus funciones, o han promulgado leyes especiales donde se han incorporado las normas de privatización de empresas estatales o de modernización del Estado, todo lo cual ha producido algunas diferencias en los nuevos modelos portuarios.

Sin embargo, existen áreas comunes que es importante destacar como son:

- a. La orientación general para buscar una mayor competitividad, producir una apertura del comercio exterior, instaurar una desburocratización de los procedimientos, y lograr un objetivo final claro en la búsqueda de sistemas portuarios más eficientes, y de menores costos totales en el transporte,
- b. La incorporación de la competitividad dentro y entre puertos, con una participación activa del sector privado, y el mantenimiento de la

influencia del Estado en carácter de árbitro y de ente normativo superior; y,

c. La incorporación de estrategias basadas en los siguientes lineamientos:

- Descentralización, reestructuración o terminación de las Autoridades Portuarias o de las Empresas Estatales que administraban los puertos;
- Transferencia al sector privado de los actividades relacionadas con la manipulación de las cargas, los servicios a las naves y la operación de los equipos;
- Creación de un marco regulador que permita y aliente la participación del sector privado en el desarrollo portuario; y,
- Reserva al Estado del control general del sistema, creando un marco competitivo para los servicios.

La aplicación de estos principios generales se ha traducido en la práctica en acciones específicas que deben ser regulados por el Estado y que los gobiernos, de una u otra forma ha tenido en consideración al elaborar sus modelos o al implementarlos, y que pueden ser analizadas desde cinco puntos de vista:

- Propiedad de la Infraestructura;
- Marco Legal Regulador;
- Descentralización;
- Incorporación del sector privado; y,
- Relaciones Laborales.

Propiedad de la infraestructura

Del análisis general de las normas constitucionales y legales que rigen a los países latinoamericanos se puede afirmar que ningún país se aparta del modelo legislativo románico en cuanto a la propiedad del borde costero donde esta inserta la infraestructura portuaria, lo que por ser bienes del dominio público no se pueden vender al sector privado y lo que más han hecho los Estados en estos aspectos, es otorgar concesiones al sector privado a plazos determinados que van desde 5 años en algunos países a 50 años en los más abiertos.

En el caso de la propiedad de la infraestructura portuaria, se produce consenso en el sentido de que al no poder ejecutarse una venta de los puertos al sector privado, no debería haber mayor discusión al respecto. A su vez, el Estado debería centrar sus esfuerzos sólo en la regulación del sistema para incentivar la participación del sector privado en inversiones racionales y coordinadas de la infraestructura que cada país requerirá en el futuro.

Marco regulador

En cuanto a la creación de un marco regulador por parte del Estado, las acciones se ha orientado a establecer los lineamientos básicos del sistema portuario, donde se define claramente cual será el rol del Estado y regular a la vez las regulaciones del sector privado en estas materias.

En este esquema se ha propendido a la promulgación de Leyes Generales de Puertos, las que han considerado una serie de temas que es preciso incorporar junto a las nuevas normas de un estado normativo y supervisor, tales como:

- La mantención de una función general del Estado sobre el Sistema Portuario, donde ha sido necesario definir los sistemas de concesiones y sus llamados a licitación, el estructuramiento de plazos razonables en los cuales haya una relación entre el plazo de concesión y el tiempo necesario para el retorno de la inversión privada que se convertirá en obras a desarrollar, modernizar o readecuar, las fórmulas necesarias para el uso racional y efectivo del borde costero del país, y la racional utilización y compatibilización con otros usos como el pesquero, el turístico, el desarrollo de la industria naval, de la acuicultura, de la minería marina, etc.;
- La de coordinación de las diferentes autoridades que intervienen en el sistema, ya sea la Autoridad Marítima, la Portuaria, la de inmigraciones, las de controles fito y zoonosanitarios, las aduanas, etc.
- Las interrelaciones entre los puertos y las ciudades puertos, con la coordinación de los planes reguladores urbanos y su complementación con los planes de desarrollo portuarios, las zonas de reservas para futuros crecimientos portuarios, las interconexiones de las redes camineras y ferroviarias de acceso y salida de los puertos, la estructuración de terminales interiores de cargas, etc.;
- La incorporación de las normas de control e impacto tanto del medio ambiente, como de los aspectos de seguridad integral en los desarrollos portuarios; y,
- La determinación de la forma que deberá revestir el órgano estatal superior que ejerza todas estas funciones.

En síntesis, se ha legislado tomando en cuenta todos aquellos aspectos que permiten una adecuada planificación estratégica de los temas portuarios, de forma que se cubran todos los considerados en forma sistémica e integrativa.

En estas últimas materias algunos países ya han tomado diversos caminos, ya sea por medio de la creación de organismos de control y supervisión establecidos dentro de los respectivos Ministerios de Obras Públicas, Transporte, o Economía, o por medio de la creación de órganos autónomos especiales como una Superintendencia de Puertos o en definitiva con la reestructuración de las Autoridades Portuarias Autónomas.

Así por ejemplo, la creación de Subsecretarías y Direcciones Generales de Puertos dependientes de un Ministerio, se da en los casos de Argentina, Brasil, México, y Venezuela.

La constitución de una Superintendencia Nacional de Puertos se da en el caso de Colombia y se ha establecido en las bases de la reforma en el caso del Perú. A su vez, la reestructuración de Autoridades Portuarias Autónomas se da en los casos de Panamá y Uruguay.

El tema sin embargo ha sido uno de los que mayores discusiones ha tenido y en muchos casos se encuentra en proceso de definición final, ya que es difícil en un modelo de economía de mercado, establecer cuales son las exactas atribuciones que debe tener el Estado en estas materias, sin romper el principio del Estado subsidiario.

Sin perjuicio de ello es importante señalar que hoy ya existe un marco legal con la promulgación de una Ley General de Puertos en Argentina, Brasil, Colombia, Chile, México, Uruguay y Venezuela.

Descentralización

El concepto de descentralización administrativa tampoco ha tenido una interpretación uniforme en nuestros países, y el se ha extendido desde una entrega de los puertos a los diferentes Estados o Provincias en los países con una estructura de gobierno federal, hasta la descentralización de funciones de una empresa o ente central en los estados con gobiernos unitarios.

El concepto se aplica en diferentes formas y con diferentes grados de extensión, pero en general con el mismo principio básico de descentralizar la administración y delegar las funciones para que el proceso de toma de decisiones se realice en las unidades portuarias mismas.

Esto se comprueba en las siguientes acciones:

Argentina: Entregó los puertos a los Gobiernos Federales y además creó la figura jurídica especial de los Puertos Autónomos como los de Bahía Blanca, Santa Fé, Rosario y Quequén.

Brasil: Entregó los puertos a los Gobiernos de los Estados Federales y creó una serie de figuras alternativas de concesiones descentralizadas, en los denominados Puertos Organizados.

Colombia: Estableció una legislación especial y creó sociedades anónimas portuarias independientes, de carácter regional.

Chile: El sector portuario estatal, implementó una división de la EMPORCHI en 10 empresas regionales autónomas, una por cada uno de los puertos estatales.

México: Se creó la figura especial de las Administraciones Portuarias Integrales, API, que son sociedades mercantiles, donde el Estado en una primera etapa mantuvo la propiedad de la totalidad del capital, pero que en la actualidad se encuentran en proceso de licitar al sector privado.

Perú : Se encuentra en un proceso de modernización, por medio del cual utilizando la Ley General de Privatización de Empresas Estatales se ha desarrollado un modelo que permite la licitación de los puertos estatales en forma separada.

Venezuela: Entregó la administración y mantenimiento de los puertos a las Gobernaciones de los Estados Federales.

Incorporación del sector privado

En el marco de la apertura al sector privado y su participación en los sistemas portuarios, tal como se indicó no ha existido una transferencia de la propiedad de los puertos al sector privado, sino que la privatización se ha enfocado a la entrega de las operaciones portuarias al sector privado, lo que se ha producido casi en un 100% en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. Sin embargo en estas materias, los procesos se han encontrado con algunas dificultades para poner en práctica la forma que deberá revestir la inversión privada en los puertos públicos.

En efecto, en casi todos los procesos se considera esta idea, pero aún subsisten dudas sobre la forma de separar los conceptos de administración de la infraestructura y asignación de sitios, con los de operación portuaria de las mercancías.

Estas normas legales son las que reglamentan la prestación de los servicios portuarios para los puertos comerciales estatales del Ecuador, definen las actividades que se desarrollan en ellos y establecen las modalidades y procedimientos para la delegación de los servicios portuarios a la iniciativa privada.

b. Situación del Sistema Portuario Ecuatoriano

Al realizar un diagnóstico de la situación actual del Sistema Portuario Ecuatoriano¹⁰, en el presente estudio se referirá en forma general al mismo en determinada información y en forma específica se hará mención y se relacionarán los diferentes aspectos a tratarse con el Puerto Marítimo de Guayaquil, por ser donde se centra la mayor actividad portuaria del país y por ende donde se dan el mayor número de problemas administrativos, técnicos . operativos y financieros, los que de una u otra manera son comunes para el resto de puertos en su respectiva proporción.

Infraestructura Física

La estructura portuaria ecuatoriana a partir de sus mismos inicios ha venido experimentando sucesivos cambios, ampliaciones y nuevas construcciones, no solamente para satisfacer la creciente actividad comercial de las últimas décadas, sino también la necesidad de disponer instalaciones especializadas, con lo cual poder competir en términos favorables en el mercado internacional.

El Sistema Portuario se beneficiará a mediano plazo con los nuevos proyectos aprobados por el Consejo Nacional de Marina Mercante

¹⁰ **AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL**, Entrevistas con los Jefes de Departamentos.

y Puertos; esto es, la construcción de las ampliaciones del Puerto de Manta.

- *Terminales*

Acorde con la situación de los actuales requerimientos, donde cada producto tiene características específicas que determinan, qué sistema de manipulación de carga, disposiciones de almacenamiento y qué terminales son los más adecuados, los Puertos Ecuatorianos han realizado esfuerzos para disponer de un conjunto de terminales especializados que cumplan su cometido, existiendo para ello terminales de carga general, para contenedores y para carga al granel.

La aparición de los contenedores marítimos, precisó que se construyeran terminales especializados para facilitar su manipulación, acorde con ello, el Puerto de Guayaquil dispone de la mayor infraestructura para atender éste tipo de carga, con las limitaciones y deficiencias que se observarán más adelante.

Las áreas para almacenamiento de contenedores (importación, exportación, vacíos) son insuficientes existiendo la necesidad de ser ampliadas, requiriendo también de áreas destinadas para almacenamiento de contenedores aforados para la entrega.

El Puerto de Guayaquil dispone de una zona para contenedores refrigerados la misma que al momento que no cumple su cometido pues existe problemas de carácter técnico toda vez que las tomas son insuficientes, y muchas de ellas no se encuentran en funcionamiento.

- *Bodegas*

Las bodegas en algunos puertos están siendo mal utilizadas, especialmente en el Puerto de Guayaquil donde debe efectuarse un reordenamiento de las mismas para albergar a determinado tipo de carga y de esta forma aprovechar racionalmente dichas instalaciones; en estas áreas la carga de importación y exportación no cuenta con la garantía suficiente para preservar su integridad, ya que a menudo suele ser dañada, mermada o destruida, causando una pérdida económica significativa tanto para exportadores como importadores. Además otro problema grave en las bodegas que constituye la falta de seguridad.

Área Operativa

El ambiente en que funcionan los puertos está cambiando tan rápidamente y completamente, que sus actividades ya no pueden identificarse sólo bajo el aspecto exclusivo de sus muelles, bodegas de almacenamiento y equipo de manipulación de carga, los puertos no pueden considerarse hoy como simples puertos de contacto donde la carga se transfiere a otros medios de transporte, sino que además se han convertido en catalizadores y dinamizadores de una gran variedad de actividades comerciales en las ciudades y territorios que los rodean, de allí la importancia de que el área operativa cumpla a cabalidad su contenido.

El servicio de los puertos en el área operativa constituye la base fundamental sobre la que descansa, se mantiene y se proyecta la actividad de un puerto, razón por la cual ésta tiene que ser eficiente, pues caso contrario podrá estar afectando a la supervivencia misma de la institución portuaria.

- *Ingreso de Naves*

Para el caso de Guayaquil se presentan dificultades desde el canal de acceso, pues buques de calado superior a 27 pies tienen que esperar marea, así como también, la falta de operatividad del sistema de balizamiento (faros, boyas, enfiladas) el mismo que no tiene un buen servicio de mantenimiento, esto es notorio al permanecer apagados muchos de los faros y boyas a lo largo del canal, además no existe la información oportuna sobre boyas ~~corridas~~ que permanecen en esta situación por largos períodos, las que deben ser colocadas de inmediato en su verdadero sitio, todo esto atenta de manera significativa a la maniobra del práctico con altísimos riesgos para las naves, como ya han sucedido casos con ingentes pérdidas para navieros, armadores y usuarios.

En la cercanía del puerto por congestión, por mala coordinación en lo relacionado con arribos y zarpes, el buque debe esperar en cuarentena un tiempo indeterminado antes de poder ingresar al área de terminales causando una mayor permanencia de las naves en el área portuaria, lo que se traduce en pérdidas económicas.

El fondeo en cuarentena no sólo significa pérdida de tiempo sino que también presenta la inseguridad para las naves y la carga, por los continuos asaltos de que son objeto.

Superados los problemas de atraque, otro problema constituye la recepción del buque por parte de las autoridades marítimas, aduana, policía y sanidad, tornándose más crítico los fines de semana y feriados.

b. Sus proyecciones.

La modernización de los puertos del Ecuador ha entrado en la tercera fase del modelo inicialmente aprobado. En la que se prevé la delegación a la iniciativa privada de áreas o unidades portuarias completas, para la operación integral de las mismas, pasando en el futuro las Autoridades Portuarias a ejercer una función de entes controladores y administradores de la infraestructura bajo el modelo denominado comúnmente Landiord.

La conformación actual de los mercados portuarios en la Región, en la que se observan las decisiones de Colombia, Perú y Chile de concesionar puertos en forma parcial o completos, bajo el esquema de mono-operador o multi-operador, de acuerdo a los criterios particulares de cada país y puerto en sí, y la búsqueda de un mejor espacio competitivo, aconsejan tomar esta línea de acción para los puertos ecuatorianos, que requieren mantener su competitividad en la Región.

El puerto de Manta es un puerto que acomoda tráfico de buques mercantes y pesqueros, siendo el segundo en el país en término de recaladas de naves. En el Puerto existen siete tipos de carga: contenedores, vehículos, graneles líquidos y sólidos, productos pesquero frescos, congelados y en conserva, papel y pasajeros. Desde algún tiempo Manta ha demostrado su interés y voluntad de mejorar sus instalaciones, con el propósito de atraer una mayor cantidad de cargas y establecer con ello un puerto de transferencia que satisfaga los requerimientos del comercio exterior ecuatoriano, de manera eficiente y a bajo costo. Dentro de los estudios contratados se destaca el trabajo realizado por la consultora Moffat & Nichol, estudio que fue desarrollado y financiado con fondos externos al puerto.

No obstante lo anterior, se requiere identificar una serie de estrategias que permitan tanto el desarrollo de un conjunto de negocios para el puerto, como el esperado crecimiento de los flujos de cargas, así como la atracción de líneas navieras que permitan un adecuado espectro de puertos de destino y origen que atraigan clientes al puerto, en síntesis, incrementar los negocios para el puerto.

En consecuencia, se requiere estudiar en forma breve y concisa, todas las opciones, planes y estudios realizados, previo a la iniciación del estudio de factibilidad y evaluación de los criterios técnicos y financieros de desarrollo del puerto de Manta.

Ley de Desarrollo del Puerto de Manta

Esta normativa especial es la que establece que el Puerto de Manta reúne las condiciones para desarrollar las funciones de Puerto de Transferencia Internacional de Cargas y crea la comisión interinstitucional de coordinación, dando cabida a la participación directa e inversión del sector privado la cual deberá efectuar a través de los procesos de delegación que se establecen en la Ley de Modernización del Estado.

Ley de Desarrollo Agroindustrial y Turístico de la Provincia de Manabí

Esta es también una norma especial que otorga condiciones de fomento a las actividades de la Provincia de Manabí, concediendo exoneraciones de derechos arancelarios y exoneraciones en el pago de impuestos a las actividades agroindustriales y turísticas que se establezcan en la región, entregando una herramienta adicional para generar mayores flujos de cargas por el puerto.

Esta es en general la base institucional jurídica la cual se deberán ajustar los futuros desarrollos del Puerto de Manta y que deberán otorgar la seguridad jurídica necesaria para interesar a los futuros inversores privados que participen en el proceso de licitación del Puerto.

Situación del Sistema Portuario del Puerto de Manta

El Puerto de Manta¹¹, como parte integrante del Sistema Portuario Ecuatoriano se encuentra administrado y operado por una Autoridad Portuaria que fue creada en 1966 y que tiene su base institucional en las normas generales que rigen el sistema Ecuatoriano, siendo una institución pública autónoma, financieramente independiente del Gobierno Central, con capital y recursos propios.

En cuanto a su campo de desarrollo Manta tradicionalmente se ha considerado como un puerto que carece de una zona de influencia cautiva y su hinterland se concreta en la zona de influencia de Guayaquil y en una parte de Quito, por lo que en esas circunstancias debe competir para las cargas de importación, tanto con Guayaquil como con Esmeraldas.

En cuanto a sus posibilidades de crecimiento físico, es importante considerar que el puerto no tiene posibilidades de efectuar su crecimiento hacia tierra firme, y su única posibilidad es un crecimiento hacia el mar, lo que sin duda encarece los costos de las inversiones a efectuar.

Organización

En la actualidad el Puerto de Manta ha concluido su reestructuración dando con ello cumplimiento a las consideraciones

¹¹ COMISIÓN INTERINSTITUCIONAL PUERTO DE TRANSFERENCIA. Guayaquil 27 de noviembre del 2000.

consignadas en el Modelo Portuario Ecuatoriano de fecha 14 de Agosto de 1995, donde se indica que las características básicas son:

- a. La infraestructura total queda en poder del Estado;
- b. Puede darse en concesión zonas del puerto en función de la demanda y características del mercado;
- c. Los muelles serán de uso público y administrados por lo Autoridad Portuaria o Ente Administrador del Puerto, excepto en casos especiales;
- d. Todos los servicios al buque, a la carga, y servicios complementarios se entregarán a la iniciativa privada;
- e. La Autoridad Portuaria o Ente Administrador del Puerto tendrá tareas de administración, regulación, formación y control, pero en ningún caso de operación. El Estado se reserva el ejercicio de prestación subsidiaria de ciertos servicios, en el caso de que estos no puedan ser dados o lo sean de manera insuficiente por la iniciativa privada; y,
- f. La Autoridad Portuaria o Ente Administrador del Puerto, se encargará, asimismo, de la planificación y ejecución del desarrollo futuro de la infraestructura.

Como fundamento del mismo cuerpo legal, se plantean tres objetivos (3 fases), los que indican a continuación:

- a. Lograr el incremento de la eficiencia y la reducción de los costos en los puertos. Paso de la situación actual a la de puertos eficientes, baratos y competitivos. Situación de transición;
- b. Preparación y aplicación del marco legal y reglamentario del nuevo Sistema Portuario Nacional, Definición de las características, funciones y tareas de: Los Entes Administradores de los Puertos y el Órgano Nacional de Regulación; y,

- c. Consolidación y desarrollo del modelo portuario. Implica la posible modificación del Sistema de concesiones, si fuese necesario.

Para el cumplimiento y satisfacción de los objetivos se incluye la ejecución de las siguientes tareas:

Respecto del 1er. Objetivo:

- ✓ Despido del personal considerado en exceso, según lo planificado;
- ✓ Privatización de los servicios al buque, a la carga y los denominados complementarios;
- ✓ Implantación del nuevo Reglamento Tarifario en todos los puertos;
- ✓ Remate de los bienes inservibles y los activos improductivos;
- ✓ Adecuación de áreas operativas para mejorar la eficiencia del puerto;
- y,
- ✓ Inicio del proceso de licitación de zonas portuarias, en concesión, a los diferentes operadores portuarios que los soliciten y oferten por ellas.

Respecto del 2do. Objetivo:

- ✓ Adopción de Reglamentos o Normas que permitan clarificar la aplicación de las Ley de Modernización en el proceso portuario;
- ✓ Determinación de bases para el proceso de concesión y/o condiciones de autorización para la prestación de servicios por parte de la iniciativa privado; y,
- ✓ Determinación del marco jurídico portuario con la expedición de las leyes y reglamentos necesarios que clarifiquen la reestructuración del Ente Administrador del Puerto y el Órgano Nacional de Regulación.

Respecto del 3er. Objetivo :

- ✓ Concesionamiento de las instalaciones portuarias.

Sistema de operación

De conformidad al actual modelo el puerto esta habilitado para su funcionamiento las 24 horas del día y los 365 días del año, de igual forma la manipulación de las cargas se efectúa por el sector privado, los cuales están constituidos en Operadores portuarios registrados y acreditados ante la DIGMER. Estos Operadores celebran con la Autoridad Portuaria contratos de arrendamiento de patios y bodegas u obtienen permisos de autorización para sus funcionamientos en las operaciones de carga y descarga de mercancías.

El Puerto tiene un movimiento de carga general, carga contenerizada, graneles líquidos y sólidos entre las cargas de Importación, están el trigo, cereales, aceite vegetal, vehículos y repuestos, papel, productos químicos, etc. Entre las cargas de exportación están la madera y balsa, atún congelado, harina de pescado, camarones congelados, cacao, pescado congelado, café crudo y banano.

El índice de ocupación de sitio en los últimos años ha alcanzado una variación entre el 29 y el 32%, mientras que el promedio calculado por los diferentes estudios no sobrepasa el 27%, con lo cual está bastante distante del índice del 70% calculado como índice punto de congestión.

Los operadores portuarios más importantes en la actualidad son Opermante y Rebarbo y las compañías navieras con servicio regular de

carga general y contenedores son Compañías Chilenas de Navegación Interoceánica, Sealand y Hamburg Sud Colombus Line.

Es importante tener en consideración que la industria pesquera es un factor de gran relevancia en la actividad portuaria de Manta ya que es el puerto base de la flota atunera de arrastre, tanto nacional como a las flotas extranjeras que operan en la región, asimismo operan también en el puerto un gran número de embarcaciones de pesca artesanal.

Proyecciones de Cargas

Los diferentes estudios realizados por consultores nacionales e internacionales destacan las dificultades que se han tenido para efectuar un pronóstico de carga, principalmente porque las estadísticas, si bien existen, las cantidades y números disponibles y/o sus unidades especialmente en contenedores no están claras y/o correctas, por lo cual las proyecciones están basadas en la programación operacional de los actuales servicios, extrapolada, a la cual se le han adicionado una serie de presupuestos, entre los cuales se consideran los siguientes:

- La proporción del mercado para Manta se calculó de los datos combinados Manta/Guayaquil;
- El índice de contenedorización de cargo anual se estipuló en un 10%, lo que implica el porcentaje de carga que está cambiando anualmente desde carga general a contenedor; y,
- Para el cálculo los consultores utilizaron un modelo WEFA para producir una proyección de líneas base, siendo este modelo la interconexión con los pronósticos sobre las perspectivas del comercio mundial desarrollados por WEFA.

De forma similar el análisis de los volúmenes potenciales de cargas de trasbordo en el estudio de Moffat & Nicol se analizó bajo dos parámetros uno de la interconexión intermodal en tierra para Quito y (Guayaquil y el otro la distribución intraportuaria para Buenaventura y Callao, análisis que no demuestra la existencia de una ventaja natural clara de Manta como terminal de tráfico principal en la costa Pacífico ya que no posee una masa crítica de carga base y no cuenta con facilidades de interconexión terrestre adecuadas a este propósito.

Sin perjuicio de lo anterior Manta está mejor localizado que sus principales competidores nacionales respecto en la ruta Norte/Sur que sirve a los puertos de Perú y Chile y tiene además como ventaja adicional la cercanía de solo 25 millas náuticas a la ruta comercial del oriente, profundidades adecuadas para buques portacontenedores mayores, acceso directo a las rutas oceánicas, accesos camineros a Guayaquil y /o Quito, etc.

Análisis De Los Estudios Y Proyectos Existentes

Durante el desarrollo del trabajo se procedió a revisar y analizar evaluativamente los siguientes trabajos efectuados para definir el desarrollo del Puerto de Manta:

- ✓ Informe de Diagnóstico General del Puerto y sus Posibilidades de Desarrollo, Junio de 1994. Dr. Diego Sepúlveda L.;
 - ✓ Informe de Análisis del Puerto de Manto Recomendaciones y Plan de Acción de Desarrollo Portuario. Junio de 1995, Capitán Klaus Hutten;
 - ✓ Plan Estratégico de Manta . Febrero de 1998 , Dr. Manuel Santos S. ; Prof. Kléber González O. ; Ing. Luis Lazo B;
 - ✓ Plan Maestro de Manta. Enero de 1999 CPNV (SP) Patricio Padilla M.;
- y,

- ✓ Proyecto de Expansión del Puerto de Manta. Octubre de 1999. Moffat & Nichol Consultores.

De las conclusiones y recomendaciones de estos cinco trabajos orientados todos al desarrollo del puerto de Manta, se puede obtener las siguientes recomendaciones generales:

- a. Todos los trabajos se han orientado a promover el aprovechamiento de las especiales condiciones geográficas del puerto de Manta, ya sea su acceso directo a las rutas marítimas, como su acercamiento a los tráficos de ultramar provenientes del oriente, todo lo cual ha llevado a concluir que el destino ideal del puerto es el de servicios como puerto internacional de transferencia de cargas;
- b. Las proyecciones de cargas que se han asociado a los estudios, en especial las de contenedores, estima que los flujos podrían llegar a un nivel de 62.000 TEU al año 2001;
- c. Los análisis de la actual infraestructura señalan la necesidad de efectuar modificaciones y nuevas construcciones, si se pretende orientar el puerto a su destino como Puerto de Transferencia, siendo claro que estos proyectos de inversiones van desde un mínimo de US\$ 22 millones para una etapa inicial a un valor de US\$150 millones para un proyecto de nuevo terminal de aguas profundas con equipamiento;
- d. Los estudios consideran el desarrollo de la demanda proyectada con carga Ecuatoriana en una primera etapa y con crecimiento de cargas de Traslado de tráfico internacional en el futuro;

- e. Los estudios coinciden en que considerar solo cargas ecuatorianas no hace rentable la terminal debido al monto requerido de las inversiones, sin embargo ninguno de los estudios considera una recuperación significativa del desarrollo económico del país en el mediano plazo, teniéndose como base solo los índices históricos de crecimiento;
- f. Si bien es cierto que los estudios reconocen la importancia de la flota pesquera y de sus actividades conexas para la ciudad, ninguno de ellos contempla atracaderos e instalaciones especiales para dicha flota en el futuro, ni menos la analizan detalladamente como una de las fortalezas de negocio del Puerto de Manta, la que en la actualidad origina mayores ingresos que los otros tipos de naves; y,
- g. Todos los estudios están orientados o incorporar la participación activa del sector privado a las inversiones futuras;

Potencialidades de Desarrollo

De la experiencia de otros países de Latinoamérica se puede señalar que se han utilizado diversas alternativas en los procesos de licitación portuaria, algunos casos los puertos se han segregado y entregado en concesión a varios concesionarios diferentes, por otra parte en algunos puertos pequeños como es el caso de Manta se ha utilizado la alternativa de concesionar todo el puerto a un solo concesionario.

En los estudios realizados para Manta se tiende a presentar solo la alternativa de la incorporación del sector privado a la administración completa del Puerto de Manta, sin embargo de los antecedentes analizados se pueden estipular algunas alternativas a la concesión total del puerto, teniendo en cuenta que las actuales cantidades de cargas no son suficientes para establecer un proyecto de gran tamaño y las

consideraciones geopolíticas y estratégicas de Ecuador podrían recomendar este emprendimiento, por lo que deberían considerarse los siguientes elementos:

- *Sectorización del Puerto en manipulación de los cargas comerciales y atención a la pesca.* Sin lugar a dudas el puerto tiene dos actividades bien definidas, como son las que dicen relación con las cargas comerciales y los que se centran en la atención a la flota pesquera y a los desembarcos provenientes de ella, estas dos actividades pueden ser desglosadas en cuanto a una alternativa de concesionamiento. En esta alternativa se consideraría que la Autoridad Portuaria continuará administrando y operando el sector de atención a las naves pesqueras y los espacios comunes del puerto y proceda a entregar en concesionamiento al sector privado los muelles de atención a la carga internacional y las ampliaciones que se requerirán a futuro.

- *Sectorización del puerto entre las instalaciones actuales y el desarrollo futuro.* Esta alternativa esta centrada en que la APM continúa explotando las actuales instalaciones Y entrega en concesión al sector privado la ampliación del puerto y sus operaciones futuras.

Sin duda que para estas alternativas hay diversas estrategias como son las que se indican:

- a. Que la promoción mercadeo y búsqueda de los interesados se efectúe por la Autoridad Portuaria en conjunto con un Banco de Inversiones y abierta a nivel internacional, sea de inversionistas propiamente tales y/o de éstos en conjunto con operadores portuarios nacionales, extranjeros o consorcios;

- b. Que la promoción, mercadeo y búsqueda de los interesados se efectúa por la Autoridad Portuaria entre las líneas navieras internacionales, tanto las actuales clientes del puerto, como las que a futuro puedan desarrollar una línea o un servicio regular a esta región; y,
- c. Que la Autoridad Portuaria financie la primera etapa del proyecto, con recursos propios y créditos, y promocióne su licitación habiendo mejorado la infraestructura y habilitado el puerto para recibir el tráfico mayor.

Capacidades Actuales

El puerto cuenta en la actualidad con instalaciones, patios y sistemas operativos que le permiten atender un nivel de producción de 15.000 TEU/año volumen que es insuficiente para solventar las inversiones que se requieren en el proceso de modernización para poder incluirlo en un programa destinado a ser a futuro un puerto Hub, pero que alcanza para comenzar con un desarrollo paulatino de mejoramiento de las instalaciones actuales como lo propone la fase/etapa 1 del estudio de Moffat & Nicol.

Proyectos de Desarrollo

El Plan estratégico de Manta generado en 1996 estableció como Misión la de servir al comercio exterior ecuatoriano de forma inmediata y continuada a través de la prestación de servicios portuarios de calidad, a las provincias de su zona de influencia y ser en un futuro instrumento ecuatoriano como puerto "HUB" o de transferencia, en el Pacífico Sur; en el tráfico internacional y transoceánico de contenedores y todo ello

para potenciar el desarrollo de la ciudad de Manta y la provincia de Manabí y procurar valor añadido exterior a la economía de Ecuador.

Para el cumplimiento de esta misión se estableció como claves estratégicas las de promoción de servicios de calidad, la de atracción de mayor demanda en cargas de actividades industriales y de distribución logística y en el desarrollo de inversiones por el sector privado para lograr la infraestructura necesaria para los objetivos planteados.

Estas claves se orientaran a la oferta de servicios e instalaciones portuarias comerciales y pesqueras, a los actuales y potenciales clientes; atraer actividades industriales y logísticas y dar cumplimiento al mandato de la Ley de Desarrollo del Puerto de Transferencia.

Estas estrategias involucran una serie de acciones determinadas como la creación e implementación de una comunidad portuaria, el desarrollo de un puerto pesquero, la generación de una imagen corporativa fortalecida por un plan especial de marketing como empresa integrada de servicios y una capacitación a sus recursos humanos.

Para este escenario se propone que el Puerto debería romper los esquemas tradicionales de compartir su hinterland con Guayaquil y ser solo parte de influencia de Quito, por el contrario se debería establecer un plan agresivo de promoción para captar las cargas de las provincias de Manabí, Pichincha. Azuay. Los Ríos y la del Guayas.

CAPITULO IV

4. LA CUENCA DEL PACÍFICO

4.1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El Consejo Económico de La Cuenca del Pacífico¹² el PBEC (Pacific Basin Economic Council), es el foro de la Cuenca especializado en negocios, que busca asegurar el libre comercio y la inversión, así como el fortalecimiento de la competitividad de las empresas basadas en sus propias capacidades. El PBEC nace en 1967 con la participación de Australia, Canadá, Japón, Nueva Zelang y los Estados Unidos de Norteamérica, que fundaron el denominado Consejo Económico de las Cuenca del Pacifico.

La misión del PBEC es lograr para la región un ambiente de negocios que asegure el libre comercio, la inversión y la competitividad basada en la capacitación de la compañía y su recurso humano, proveer información y una red de servicios a los miembros para incrementar sus oportunidades comerciales y apoyar los esfuerzos empresariales corporativos como procurar el bienestar de los ciudadanos de la región del pacifico.

Las ventajas de esta membresía es aprovechar las oportunidades de negocios, inversión, turismo, intercambio tecnológico que ofrecen los países miembros de su organización y también tener acceso a más de 1.200 empresas que integran PBEC en 34 categorías de actividades, obteniendo información actualizada sobre la actividad empresarial.

¹² GUERRERO, Mario. La Política del Ecuador frente a la Cuenca del Pacífico. Grandes lineamientos, Quito, febrero de 1998.

El PBEC busca tener un impacto en cinco temas claves para promover y mejorar el clima de los negocios para los miembros de la región:

1. Asesorar a los gobiernos para mejorar el clima comercial;
2. Generar un flujo de inversión extranjera para apoyar los objetivos de desarrollo económico;
3. Reducir las barreras administrativas al Comercio Internacional de la Región;
4. Estimular el desarrollo y acelerar la implantación de nuevas tecnologías; y,
5. Alcanzar el desarrollo económico mejorando la calidad del medio ambiente.

Desde el 19 de Mayo de 1997, después de un lento y trabajado proceso, se logró con éxito, que el Ecuador forme parte del Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico.

El Consejo de Cooperación Económica en el Pacífico (PECC).

Es un órgano de características particulares en razón de su estructura tripartita, conformado por los sectores gubernamental empresarial y Académico, que además de ser un foro de negocios ventila cuestiones concretas de políticas con miras a incrementar el comercio, la inversión el desarrollo económico como académico de la región, para sugerir soluciones a los gobiernos vía APEC y sus estructuras especializadas.

Su creación obedece a la iniciativa del destacado académico japonés Sr. Saburo Okita, quién recibe el respaldo del primer Japonés M.

Obira y visita Australia en 1980 para proponer al primer Frazer realizar un seminario que congregue a empresarios, académicos y representantes del sector público para analizar la posibilidad de avanzar en un mecanismo institucional para la región más amplio y estructurado que las anteriores experiencias realizadas en tal sentido.

El seminario se realiza en Gambera en Septiembre de 1980. Concurren los principales países del Este Asiático y EE.UU. y Canadá, Se formulan las primeras ideas sobre la base de un foro sistemático de consulta y diálogo, de estructura tripartita, destinado a promover la cooperación económica y comercial, en la región y proponer a los Gobiernos ideas de políticas encaminadas a formalizar tal cooperación.

La segunda conferencia se realiza en Tailandia en 1982, y reafirma con mayor precisión tales iniciativas. Promueve algunos principios básicos para el desenvolvimiento de esta iniciativa tales como:

- ❑ Constituir a la empresa privada como su principal motor;
- ❑ Definirlo como un mecanismo de promoción del libre comercio, abiertos a otros países;
- ❑ Evitar en este proceso la imitación de otros modelos de integración y cooperación regional;
- ❑ El Pacífico requiere, por sus características de una iniciativa propia. Se requieren nuevos enfoques;
- ❑ Evitar en esta nueva iniciativa los temas políticos . militares
- ❑ Avanzar lentamente, para evitar errores anteriores y valorizar etapas intermedias sin hacerlas dependientes de objetivos futuros (pragmatismo)

La tercera conferencia del PECC se realiza en 1983 en Bali, Indonesia, y determina institucionalizar este foro denomina como la

Conferencia de Cooperación Económica en el Pacífico (PECC) y manteniendo su estructura tripartita de participación gubernamental, empresarial y académica. Establece grupos especializados de trabajo, sobre temas de especial interés regional, encargado a determinados países en su manejo.

La estructura institucional, que evoluciona paulatinamente está configurada por los siguientes órganos:

Reuniones Generales (Asamblea General)

Cada 18 meses, que constituyen el órgano principal de este foro. Participan representantes de todas las partes, instituciones regionales (PBEC) e invitados especiales. Esta Asamblea General recibe el informe de los demás órganos y propone planes de trabajo, así como recomendaciones a los gobiernos sobre políticas de cooperación.

Comité Permanente.

Se reúnen al menos tres veces, antes de cada reunión general. Prepara la agenda de la reunión general y formula proposiciones para ser debatidas en ésta. También coordina a los grupos de trabajo.

Grupo de Coordinadores.

Uno por cada fuerza de tarea. Están constituidos por un Coordinador General y tres Coordinadores especiales elegidos por tres años.

Organizaciones Sustantivas de tarea

Foros, grupos de trabajo ad-hoc, etc. recursos humanos - pesca . ciencia y tecnología - transporte, telecomunicaciones y turismo . minerales - agricultura y alimentación - medio ambiente - políticas comerciales.

Comités Nacionales

La Secretaria Administrativa apoyó al Comité permanente y a los Comités Nacionales, ubicada en Singapur. El Ecuador fue admitido como Miembro de Pleno Derecho del Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC), en el marco de la XXI Reunión General del Organismo, que culminó en Manila- Filipina, el 23 de octubre de 1999. La resolución fue adoptada por la unanimidad y equivale al reconocimiento por parte del PECC, de que el Ecuador- PECC a hecho aportes sustantivo a su programa de trabajo, según lo establecen los Estatutos.

El Ingreso del Ecuador en el PECC fue la culminación de un plan de acción de dos años, cuidadosamente planificado y ejecutado con el apoyo y la colaboración de todos y cada uno que hacen el Ecuador-PECC. De esta manera se ha cumplido una primera etapa, pues el PECC es uno de los dos organismo responsable del avance del proceso de regionalización de la Cuenca del Pacífico, que culminará en el año 2.010, con el establecimiento del Área de Libre Comercio Asia Pacífico (ALCAP), la más grande del mundo. El ingreso al PECC facilitará al Ecuador la apertura de las puertas del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC) y éstas las del ALCAP, que podría representar Grandes y múltiples oportunidades comerciales para el país.

El APEC es el otro organismo clave de la cuenca y hacia él apunta ahora el Ecuador.

Uno de los aportes sustantivo al programa de trabajo que posibilitó el ingreso del Ecuador al PECC, fue iniciativa de constitución de la Asociación de Universidades del Pacífico (AUP). que fue impulsada por la Universidad del Pacífico- Escuela de Negocios; y se cristalizó el 23 de Abril de 1999. Esta iniciativa marca el punto de partida de las actividades académicas del Ecuador en el ámbito de la Cuenca del Pacífico. La creación de la AUP se inscribe en la urgencia de reestructurar las instituciones a fin de habilitarlas para alcanzar mayores niveles de eficiencia, una vez la globalización ha entronizado nuevos y altísimos índices de competitividad. En tal sentido, las universidades, como centros universales del pensamiento y la enseñanza, están obligados a actuar en concordancia, incorporando los avances científicos y tecnológicos de punta a responder a los retos de globalización, objetivo que es más factible de obtener si se actúa en el marco de un estatuto y en conjunto con otras entidades que por su naturaleza y funciones pueden aportar para la realización de tal empresa.

Asociación de Cooperación Económica del Asia Pacífico (APEC)

El tercer organismo, que se va convirtiendo en el de mayor relevancia por su carácter gubernamental y por ir absorbiendo la experiencia y modalidades de los dos anteriores es APEC. Su evolución aunque rápido para los standards de la zona, no ha estado ajena a múltiples dificultades es el caso de resumir por ser descriptiva del carácter e idiosincrasia que predomina en la región en el campo de la cooperación económica.

En 1989, el entonces Premier australiano, señor Hawk, promueve la primera iniciativa gubernamental de cooperación económica para la región. La reacción de EE.UU. y Canadá no se hace esperar y en la primera convocatoria para tratar esta iniciativa, llevada a efecto en Canberra en noviembre de ese año, participan los dos países norteamericanos. Se establece en esa instancia la Asociación de Cooperación Económica del Asia pacífico, conocida en su sigla inglesa como APEC. Se incorporan a ésta los 18 miembros del PECC. Esto es, los seis países de ASEAN, Japón, Corea Australia, Nueva Zelandia, EE.UU. y Canadá. Posteriormente se invita a la República Popular China y sus dos casos especiales, Taiwán y Hong Kong. En 1992 ingresan México y Papua Nueva Guinea. En noviembre de 1994 Chile es el último país en incorporarse, decretándose una moratoria indefinida para el acceso de nuevo miembros.

En este campo también las posiciones sustentadas por países asiáticos y occidentales han diferido Para ambos sectores ya estaba definido que sería APEC, el mecanismo de cooperación económica regional. Sin embargo, las diferencias versaban, nuevamente en cuanto a su estructura y objetivos finales.

Para los países occidentales involucrados, APEC debiera constituirse en un gran foro económico regional, que difundiera e institucionalizara la fuerte y creciente vinculación económica y comercial existentes entre Norteamérica (NAFTA) y los países del Asia/Pacífico, pasando a convertirse en la comunidad económica más poderosa del mundo, con un mercado potencial de 2.000 millones de consumidores y un producto bruto global de USD. \$ 13.000 billones, equivalente a más del 50% de la producción mundial. Mecanismo que debiera adoptar una forma estructural conforme a su amplitud y potencialidad y prometer a la integración económica y el libre comercio entre sus participante.

En una percepción opuesta, los países asiáticos, particularmente aquellos congregados en ASEAN, perciben a APEC como un foro consultivo, encaminando sólo al intercambio de puntos de vista e Información de las perspectivas económicas conjuntas y de prospección y análisis del comportamiento económico de la región. Las naciones de ASEAN se resisten enérgicamente a aceptar la posición sustentada por los países occidentales del Sistema del Pacífico en atención a las siguientes considera.

Propia ASEAN, de provocar con ello alejamiento definitivo del aporte militar y de capitales norteamericanos en la región y el cierre de ese importante mercado para sus productos de exportación.

Los países de ASEAN establecen finalmente en 1992 una zona de Libre Comercio para su subregión y el Premier Malayo, Señor Mahatir, vuelve a reinscribir su iniciativa del EAEC.

Sin embargo, la actitud más conciliatoria y flexible evidencia por EE.UU. en las Cumbres de Tokio y Seattie, han ido provocando un paulatino acercamiento en las posiciones divergentes entre las facciones "anglosajona" y "asiática", con un mayor predominio de los criterios provenientes de este último conglomerado de países.

La Reunión Ministerial de AESAN celebrada en Singapur, en 1993, acuerda promover formalmente el EAEC. propiciado por Malasia, y así lo comunica sus "partners", observadores e invitados a la reunión Post Ministerial que le sigue. Esa instancia acuerda finalmente reconocer formalmente la validez de la EAEC y aceptar su incorporación, como un ente subregional de consulta, dentro del mecanismo o más amplio de APEC.

En Seattie, la V Reunión Ministerial de APEC y la cumbre de jefes de Estado de ese organismo acuerda:

- a. Temor al rol dominante que en una estructura de esa naturaleza pudieran adoptar las potencias mayores involucradas (EE.UU., Japón, la R.P. China);
- b. El consecuente menoscabo que ello significaría para el creciente rol que ya jugando ASEAN en el reordenamiento económico y político del Pacífico Asiático;
- c. Pérdida de la autonomía del Este Asiático en la definición propia de su creciente y notable desarrollo económico, de mayor estabilidad y evolución que reflejado por los países occidentales del sistema, así como de característica propias que difieren de las de sus asociados extra regionales; y,
- d. Temor a que una entidad de la envergadura y proyecciones como la propiciada por el sector occidental pueda convertir a APEC en un foro confrontacional, que les involucró en las pugnas comerciales y económicas que se dividen al mundo occidental y les coarte sus posibilidades de vinculación con otras regiones del mundo.

A la luz de estas dificultades y temores, algunos países de ASEAN evidenciaron en años recientes su propósito de alejarse de APEC y establecer mecanismo de cooperación económica atinentes sólo a su subregión, o al Este Asiático. Hubo a este respecto iniciativas que propiciaban un Mercado común o una zona de Libre Comercio para dicha subregión, siendo la iniciativa del Premier malayo, Mahatir, la que revistió mayor énfasis al proponer una Agrupación de cooperación económica para el Este Asiático (EAEC), que excluía a los países no asiáticos, (EE.UU. Canadá, Australia y Nueva Zelandia). Tales iniciativa no llegaron a prosperar pese al interés de introducción al estudio de la Cuenca del Pacífico.

Estrategias de la Cuenca del Pacífico

- Definir APEC como un foro amplio de diálogo entre países asociados y con otros mecanismos regionales (NAFTA, Unión Europea). El EAEC de Mahatir es formalmente aceptado como foro subregional, operativo dentro de APEC. Se mantiene el mecanismo asesor de personalidades eminentes (Eminent Persons Group) integrado por destacados personero de los sectores gubernamentales y no gubernamentales de los países miembros, lo que reduce la rigidez del sistema gubernamental y no gubernamentales de los países miembros, lo que reduce la rigidez del sistema gubernamental exclusivo del organismo. Se establece el "Pacífico Business Forum", destinado a agrupar en forma autónoma y con un rol asesor al empresariado regional. México y Papua Nueva Guinea son aceptados como nuevos miembros y se acuerda formalizar el acceso de Chile en la siguiente Reunión Ministerial a celebrarse en Jakarta, Indonesia, en 1994. El acceso de otros miembros sería postergado por el tiempo indefinido;

- Se acuerda que el diálogo no se limitará a simples consultas entre los participantes, sino que el de éste deberá provenir de la identificación de áreas y proyectos concretos encaminados a la liberación efectiva del comercio mundial de bienes y servicios, así como del sistema de inversiones y de intercambio de tecnologías. Se progresa así hacia un sistema algo más comprometente que el propugnado por el sector asiático, pero menos rígido que el sustentado por el grupo de naciones anglosajonas del sistema. Todo ello sin ánimo confrontacional y con espíritu de negociación.

En definitiva se trata de llevar adelante acciones que vayan configurando el Estructura al 2.010 una zona de libre comercio.

- Se reconoce que APEC queda consolidado como el foro regional de mayor relieve en manera de cooperación económica. Su órgano superior serán las Reuniones Ministeriales, pero también se estimulan las citas cumbres tanto por el mayor poder resolutorio que de éstas puede provenir como por el necesario contacto personal que tales eventos logran provocar. Se obtiene así, dentro de un marco de mayor pragmatismo, apaciguar alguna de las reticencias asiática relativa al futuro de APEC, y el grupo de naciones anglosajona obtiene asimismo algunos de sus propósito de dar mayor formalidad y un tono más comprometentes a las resoluciones de este mecanismo.

Con esta aceptación, el sector asiático logra perfilar una determinada entidad propia dentro del sistema, que era el propósito buscado por ASEAN y compartido por Japón, entre subregional al que terminarán por sumarse otras potencias del área como Corea y la R.P China, EE.UU., logra a su vez perfilar una actitud más definida y comprometente con la región del Asia y del contexto de ambos encuentros puede desprenderse que, de no prosperar una liberalización del comercio mundial a nivel universal, este amplio y poderoso grupo de naciones alimentará su propio sistema, que es de sobra autosuficiente al abarcar más del 50% del comercio y la producción mundiales. La actual estructura de APEC es la siguiente:

a. Secretaría:

Con sede en Singapur.

b. Reuniones Ministeriales:

Una vez al año.

c. Reuniones Informales de Líderes:

Como la convocada Noviembre 1993 en Seattie y Noviembre 1994 en Bali, Indonesia. La tercera cumbre cumplida en Noviembre de 1995 en Tokio.

d. Grupos de Trabajo,

- ✓ Banco de datos sobre comercio e inversiones;
- ✓ Promoción comercial;
- ✓ Inversión y transferencia de Tecnología;
- ✓ Recursos Humanos;
- ✓ Cooperación Energética;
- ✓ Conservación de Recursos Marinos;
- ✓ Telecomunicaciones;
- ✓ Turismo;
- ✓ Transporte; y,
- ✓ Pesquería.

e. Dos Grupos Especiales

Tendencias Económicas.- Evalúa el comportamiento económico de los países integrantes, su incidencia en el acontecer regional y hace predicciones respecto a las posibilidades futuras tanto a nivel de países como en la esfera regional. De gran utilidad informativa y programación.

Liberalización Comercio Regional.- Estudia y propone medidas concretas y prácticas para facilitar el mayor flujo comercial del área.

f. *Grupo de Personas Eminentes*

Entidad ad-hoc y no gubernamental. Destinado a incorporar el criterio y asesoría de los sectores empresariales y académicos. Asesora a los Ministros en materias de: comercio, cambios institucionales, determinación de principios. Está constituido por 12 destacadas personalidades provenientes de los diferentes países miembros. Ha estado presidido desde su creación en 1993 por el eminente académico y economista norteamericano, Fred Bergsen. Sus recomendaciones a las cumbres de Bogor han sido adoptadas en gran medida. Algunas de sus recomendaciones tales como la de determinar plazos y modalidades para el establecimiento de una Zona de Libre Comercio en el Asia/Pacífico es resistida por algunos países de esa región, en particular Malasia.

g. *Pacífic Bussines Forun*

Propuesto en 1993 con el propósito de "Identificar aquellas materias que faciliten la liberalización comercial del área aduanas, trabas no arancelaria, conducta económica (dumping), etc. y promover una red empresarial en la región". Sus recomendaciones también han sido fundamentalmente adoptadas por la cumbre de Bogor.

h. *Las Reuniones Ministeriales y Jefes de Estado de APEC*

Los datos proveniente de tales reuniones es aún incipiente y parcial, los datos conocidos tienden a verificar:

- ✓ La definición de un calendario para eliminar en un plazo establecido la totalidad de sus barreras comerciales que convertiría a APEC en la zona de libre comercio más extensa y gravitante del mundo. En consideración a la diversidad de las economías presente esta meta sería cubierta en dos etapas: para los países desarrollados la fecha definitiva sería el año 2.010; para los en desarrollo el 2.020;
- ✓ Consagra objetivos, modalidades y principios que reafirma el de APEC como impulsor para la liberalización del comercio y las inversiones a nivel mundial, al otorgar amplias facilidades para incorporarse a este proceso a los demás países del mundo, con especial énfasis para los países en desarrollo. Tales principios, que provienen en su mayoría del EPG, y algunos otros tomados de la PECC, pueden reunirse en;
- ✓ Observancia irrestricta de los principios del GATT (94) y de la nueva organización mundial de comercio (OMC);
- ✓ Promover al máximo posible la liberalización unilateral del comercio por iniciativa y conforme a las posibilidades de cada país miembro;
- ✓ Acomodar los acuerdos subregionales a los principios de GATT y de la OMC como forma de mantener abierta la región en su conjunto. Consagrando así el principio de "regionalismo abierto" y el rechazo a los bloques cerrados;
- ✓ Adoptar paulatinamente fórmulas libre de comercio e inversiones, que promuevan y sirvan de estímulo para ampliar tal nivel mundial;
- ✓ Con la única y solidaria divergencia de Malasia, la estructura y propósitos definido en esta instancia constituye una virtual convergencia de los intereses aprehensiones mantenidas desde su creación por los sectores occidentales y asiáticos;
- ✓ No sólo define propósitos de libre comercio sino que adopta y promueve objetivos concretos encaminados a facilitar este propósito conforme a las sugerencias del Pacific Business Forum antes resonadas.

Las resoluciones e iniciativas adoptadas en las reuniones que se han comentado, estas constituyen un trascendental impulso para muchos de los objetivos y propósito de un más justo, solidario y visionario ordenamiento económico mundial y una virtual posibilidad de solución para aquel problema aún no resuelto y creciente gravedad que es la llamada confrontación Norte ~ Sur. Los países de América Latina deberían observar con gran atención el desarrollo de este proceso, que ya cuenta con la participación de algunas de sus naciones, entre las que se cuenta Ecuador.

4.2.- FORO DE COOPERACIÓN ECONÓMICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO

El Foro se creó en 1989, a iniciativa de los primeros ministros de Australia y Japón, y a manera de un grupo de diálogo informal destinado a discutir las implicaciones de la creciente interdependencia de las economías de la comunidad.

Son objetivos del Foro: sostener el crecimiento y el progreso general de la región; promover los beneficios resultantes de una economía en ascendente interdependencia, tanto para bien del área como de la economía mundial, incluyendo el fomento de los flujos de bienes, servicios, capitales y tecnología, desarrollar y fortalecer la apertura del sistema de comercio multilateral, reducir las barreras al comercio de bienes y servicios entre los participantes, en concordancia con los principios de la OMC, en cuanto sean aplicables y sin detrimento de otras economías

Desde su fundación, cuando se planteó colaborar con los compromisos asumidos dentro del ex - Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) para la apertura de mercados y la expansión comercial

- el APEC ha evolucionado hasta convertirse en una de las más importantes iniciativas comerciales del mundo. De sus reuniones iniciales a nivel de ministros de comercio y de cancilleres, se ha pasado a contar con nuevos mecanismos como el de la Cumbre Informal de Líderes, quien es desde 1993 concurren a su máxima cita con el propósito de otorgar mayor respaldo a la decisiones adoptadas por este foro. En ese año APEC deja de funcionar únicamente como una Instancia consultiva, para iniciar su consolidación como organismo, y en 1994 los dirigentes de los países miembros acuerdan avanzar a un ritmo más ágil que el de la nueva Organización Mundial de Comercio (OMC), al comprometerse a la entera liberación recíproca de sus mercados para el 2020.

Durante toda esta fructífera etapa de líderes se han reunido en cuatro oportunidades: Blake Island, Seattle (EE.UU. nov. 1993) Bogor (Indonesia nov. 1994), Osaka (Japón nov. 1995) y Subic (Manila, Filipinas, nov. 1996), cumbres a lo largo de las cuales fue diseñado el perfil de este proceso.

En Blake Island, los líderes de APEC manifestaron su compromiso con la apertura económica y el libre comercio como factores imprescindibles de la región. Concretando alta impresión de voluntad, la cumbre de Bogor adoptó la llamada Declaración Resoluciones Comunes, mediante el cual se acordó alcanzar la meta de un comercio libre y abierto en la región no más allá del año 2010 para las economías industrializadas, y del 2020 para aquellas en vías de desarrollo. Al mismo tiempo, se convino de adoptar medidas para reducir la brecha en los niveles de desarrollo de las economías del área.

En 1995 se aprobó en Osaka la Agenda para la Acción, por la que se plantearon una serie de medidas para llevar a la realidad los postulados enunciados en las dos primeras reuniones cumbres. De esta manera, la

primera parte de la Agenda de Osaka se refiere a la liberalización y simplificación del comercio y las inversiones entre las economías del Asia del Pacífico; la segunda a la cooperación económicas y técnicas en campos como los de infraestructura, pequeñas y medianas empresas y tecnología agrícolas. Siguiendo la misma línea, en 1996 se adoptó en Manila el Plan de Acción para APEC, que abarca seis actividades.- la ampliación de acceso al mercado de bienes y servicios, la apertura del régimen en de inversiones; la reducción de los costos de negocios-, un sector de 'infraestructura abierto y eficiente, y el fortalecimiento de la cooperación económica y técnica entre los miembros. Asimismo, se decidió comenzar la implementación de dicho plan apartar del 1 de enero de 1997, y se fijó como oportunidad para una primera revisión de los avances logrados, la Reunión Ministerial de Vancouver.

Unas de las herramientas más importantes para promover y coordinar las labores de cooperación al interior de APEC son los denominados grupos de expertos, como el de Cooperación Técnica Agrícolas y los grupos de trabajo, como el revisión de Datos de Comercio e Inversión, Promoción Comercial, Ciencia y Tecnología Industrial y Desarrollo de Recursos Humanos, Cooperación Regional de Energía, Conservación de Recursos Marinos, Telecomunicaciones, Transportes, Turismo y Pesquerías.

a.- Objetivos del PBEC:

- Asesorar a los gobiernos para mejorar el clima comercial;
- Generar un flujo de inversión extranjera para apoyar los objetivos de desarrollo económico;
- Reducir las barreras administrativas al comercio internacional de la región;

- Estimular el desarrollo y acelerar la implantación de nuevas tecnologías; y,
- Alcanzar el desarrollo económico mejorando la calidad del medio ambiente.

b.- Objetivos del PECC:

- Foros de negocios;
- Tratamiento de políticas concretas con miras a impulsar el comercio, la inversión y el desarrollo económico como académico de la región;
- Sugiere soluciones y propuestas a los gobiernos vía APEC y sus estructuras especializadas; y,
- Apoyar el proceso de regionalización de la Cuenca para el establecimiento del área de libre comercio del Pacífico.

c.- Objetivos de la APEC:

- Eliminación de la totalidad de las barreras comerciales en la Cuenca del Pacífico;
- Impulsar la liberalización del comercio;
- Observancia irrestricta de los principios del GATT y de la OMC;
- Apoyar el principio de regionalismo abierto; y,
- Impulsar el desarrollo tecnológico.

4.3.- LA PRESENCIA DEL ECUADOR EN LA CUENCA DEL PACIFICO

Comprendiéndose la importancia como megamercado de singulares características y el proceso de regionalización económica de la Cuenca del Pacífico, el Ecuador despertó hacia esta nueva opción de desarrollo que representa para el país, en cuanto a oportunidades de comercio, inversiones, negocios, cooperación económica y tecnológica.

Para entrar a ser parte de esta región, la política exterior ecuatoriana¹³ determinó que para tener presencia, la vía para lograr el acceso era la integrar la diferentes estructura institucionalizada regionalmente de la Cuenca, esto es por medio de concretar nuestra membresía en los organismos que juegan papel trascendente para el avance del proceso de liberalización del comercio en la Cuenca del Pacífico, esto son:

- El Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC)
- El Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC); y,
- La Asociación de Cooperación Económica del Asia - Pacifico (APEC)

Dentro de los enunciados de nuestra política exterior, de concretar la incorporación del país en la estructura institucional de la Cuenca del Pacífico, desde el 19 de Mayo de 1997, después de un lento y trabajado proceso, se logró con éxito, el que nuestro país, forme parte del Consejo Económico de la Cuenca.

El Ecuador fue admitido como miembro de pleno derecho del Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC), en el marco de la XXI Reunión General del Organismo, que culminó en Manila - Filipina, el 23 de octubre de 1999. La resolución fue adoptada por unanimidad y equivale al reconocimiento por parte del PECC, de que el Ecuador - PECC ha hecho aportes substantivos a su programa de trabajo, según lo establecen los estatutos.

¹³ **GUERRERO**, Mario. Ecuador en la Cuenca del Pacífico. Actualidad y perspectivas. Pacífico Edición 95, 1999

El Comité Ecuatoriano para la Cuenca del Pacífico

Mediante Decreto Ejecutivo número 28889, del 14 de Mayo de 1987, publicado en el Registro Oficial número 690, del 21 de mayo de 190, el Presidente de la República, Ing. León Febres Cordero Ribadeneyra estableció el Comité Ecuatoriano para la Cuenca del Pacífico¹⁴, dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores, con el objeto de estudiar, evaluar y coordinar los asuntos y acciones relacionadas con la participación del Ecuador en los diversos esquemas de cooperación internacional entre los países de la citada Cuenca.

La creación del mencionado Comité se lo hizo considerando que la Cuenca del Pacífico estaba adquiriendo una creciente importancia por la vasta red de relaciones políticas, económica, sociales, culturales y de otros órdenes que vienen desarrollándose entre los países que forman parte de dicha área. De que también era importante de que el Ecuador, participe activamente en ese conjunto de relaciones con los países que forman parte de esta Cuenca Oceánica, en la cual el Ecuador debía de insertarse.

De igual manera se tomó en cuenta que para el desarrollo de la cooperación internacional en la Cuenca del Pacífico era necesario de que los países que forman parte de la misma, establezcan comités nacionales con miras a una mejor participación en los esquemas ya existentes dentro de las mismas. En tal sentido los Ministros de Relaciones Exteriores de los países miembros de la Comisión Permanente del Pacífico Sur CPPS, en la " Declaración de Viña del Mar suscrita el 10 de febrero de 1884, recomendaron el establecimiento de tales comités en los países integrantes del Sistema - Regional Marítimo del Pacífico Sudeste en los

¹⁴ **GUERRERO**, Mario. La Política del Ecuador frente a la Cuenca del Pacífico. Lineamientos Generales. Ministerio de Relaciones Exteriores. 1998

cuales no se hubiera creados, a fin de alcanzar la más efectiva participación regional en las actividades que se desarrollan en otras zonas de esta Cuenca.

En la XVIII Reunión Ordinaria de la CPPS, celebrada en la Isla Santa Cruz del Archipiélago de Galápagos, en Agosto de 1985, mediante Resolución No. 2, reiteró dicha recomendación.

a.- Objetivos

El Comité Ecuatoriano para la Cuenca del Pacífico se estableció para los siguientes propósitos:

- Estudiar los asuntos relacionados con la participación del Ecuador en los diversos esquemas de cooperación internacional entre los países de la Cuenca del Pacífico;
- Evaluar y coordinar las acciones correspondientes al desarrollo de las políticas que se adopten para tal propósito y en cuya formulación contribuirá con la colaboración que el Ministerio de Relaciones Exteriores le solicite;
- Analizar y estudiar la realidad política, económica y social de los países que integran la zona del Asia. Pacífico;
- Identificar y promover la ejecución de programas de cooperación en las áreas de interés nacional, en especial aquellas vinculadas al comercio y a la economía, con los países de la Cuenca del Pacífico;
- Hacer el seguimiento analítico del acontecer económico y político de la Cuenca, en especial el de los tres organismos claves de la región;
- Diagnosticar el avance del proceso de regionalización de la Cuenca y sugerir, en consecuencia, los ajustes necesarios en la política exterior del país;

- Realizar un estrecho seguimiento de las actuaciones del país en los diferentes foros de la Cuenca;
- Recomendar al Ministro de Relaciones Exteriores la creación, mediante Acuerdo Ministerial, de nuevos Comités Nacionales, según lo requiera la participación del país en la Cuenca del Pacífico.

b.- Funciones

Las principales funciones del comité son las siguientes:

- Estudiar y recomendar mecanismos y de vinculaciones con los países y organismos que forman parte de la Cuenca del Pacífico;
- Impulsar mecanismos de cooperación técnica y científica;
- Asesorar al Gobierno Nacional y a las entidades nacionales públicas o privadas en la adopción de planes y programas transpacíficos;
- Buscar la participación activa en los organismos y esquemas de la Cuenca del Pacífico;
- Fortalecer el esquema tripartito del CECP con una mayor participación de instituciones gubernamentales y de los sectores empresarial y académico del país;
- Impulsar el intercambio de información, la investigación y la especial participación de personas en los asuntos y actividades que desarrollen los distintos Grupos de Trabajo, Grupo Especiales y demás foros de la Cuenca del Pacífico;
- Participar en las reuniones convocadas por los organismos de la Cuenca, fundamentalmente en las vinculadas con el APEC, PECC, y PBEC, en los que promoverá la adecuada participación de los sectores académico, gubernamental y empresarial, formulando las observaciones y sugerencias pertinentes;
- Divulgar su gestión entre los sectores empresarial, académico y gubernamental, en base a los informes que presentarán a la

Secretaría ejecutiva, los delegados nacionales, acreditados en representación del Ecuador a las reuniones de los organismos de la Cuenca

Ingreso al Foro de Cooperación Económica Asia Ñ Pacífico (APEC)

El Ecuador está gestionando su ingreso como miembro con plenos derechos al APEC, recordando que el Ecuador se encuentra incluido en la lista de países solicitantes desde Septiembre de 1996, cuando presentó oficialmente su solicitud formal de ingreso ante el Presidente de Filipinas y ante la Secretaría del Foro en Singapur. El APEC se inició como un grupo de diálogo informal; con participación limitada que posteriormente ha evolucionado hasta constituirse en el vehículo regional que promueve el libre comercio y la cooperación económica, en cuanto que es el foro interestatal de concertación de políticas económicas y acciones orientadas a instaurar una realidad de mercados abiertos que se concretará en el 2020 con el establecimiento de un área de libre comercio que, en magnitud, difícilmente podrá ser superada.

Requisitos para su ingreso

Se han señalado los siguientes requisitos para el ingreso al APEC:

- ✓ Estar ubicado en la zona geográfica del Pacífico;
- ✓ Tener vínculos y nexos comerciales substanciales con los actuales miembros, el valor de intercambio comercial sostenido por la nación solicitante con los otros miembros del APEC, deberá ser relativamente alto en relación a las que mantiene con otras regiones geográficas;
- ✓ Apoyar políticas de mercado orientadas hacia las exportaciones;

- ✓ Aceptar los objetivos básicos y principios contenidos en las Declaraciones del APEC, especialmente aquellas que se han introducidos en las reuniones de sus líderes;
- ✓ Estructurar un Plan de Acción Individual para alcanzar el nivel de los Planes de Acción Colectivos y estar en igualdad de circunstancias en el momento de acceder como miembro del foro;
- ✓ Las decisiones para admisión de nuevos miembros requieren el consenso de todos los miembros

Criterios de selección:

- ✓ *Estabilidad económica* del país aspirante; Se trata del éxito que alcance la gestión económica en seis temas fundamentales: Apertura de mercados que incluyan la eliminación de medidas arancelarias y no arancelarias. Facilitación de acceso al mercado de servicios transporte aéreo, marítimo y de carreteras, telecomunicaciones energía, turismo, financiero. Un régimen de inversión abierto; reducción de costos para la realización de negocios; establecimiento de un sector de infraestructura abierto y eficiente; y, el reforzamiento de la cooperación económica y técnica
- ✓ *Ejecutabilidad* real del " Individual Action Plan Iapi".- El IAP no es otra cosa que el compromiso de desarancelización "cero" que, en la reunión de Osaka, en 1995, acordaron los países miembros del APEC para instrumentar un programa nacional de desgravación que deberá estar plenamente ejecutado en el 2010 por los industrializados, y en el 2020 por los países en desarrollo. Al respecto, los aspirantes a una nueva membresía deben elaborar un proyecto de IAP para alcanzar el nivel de los Planes de Acción Colectivos y estar en igualdad de circunstancias en el momento acceder como miembro del Foro. Con referencia a este asunto, el Ecuador trabaja en la comprensión y

aceptación del IAP por parte de las entidades del sector público y privado que más directamente quedarán comprometidas una vez que el Plan entre en vigencia, para luego pasar a la elaboración misma del documento nacional, labor que se lleva a cabo en el seno de un Grupo de Trabajo Multidisciplinario.

Cabe mencionar que este grupo de trabajo no debe perder de vista la permanente observancia de los principios de la universalidad, que significa incluir en la tarea a todos los sectores del comercio e inversión; de la comparabilidad, que significa alcanzar la concertación de esfuerzos individuales de liberalización entre los miembros, se habla de concertación porque la negociación no es práctica utilizada, del inicio simultáneo; y, de la consistencia con la normativa de la Organización Mundial del Comercio.

- ✓ *Participación en los grupos de trabajo.*- La mejor carta de los grupos de trabajo es definirlos como los órganos de gestión específica del APEC, en cuanto que cada uno de ellos traía un tema concreto, escogido de entre aquellos que conforman la agenda estratégica de la organización, de allí que la necesidad de participación en los mismos es el resultado de la disposición contenida en la letra "d" del documento emitido en Vancouver, que literalmente reza: El país solicitante deberá aceptar los objetivos básicos y principios contenidos en las Declaraciones del APEC, especialmente aquéllas que se han producido en las reuniones de sus líderes. El objetivo de los Grupos de Trabajo es identificar soluciones reales para enfrentar los problemas que impiden el normal desarrollo de la Cuenca del Pacífico y el avance del proceso de regionalización, de allí que al contrario de lo que sucede en las Naciones Unidas, la participación en los Grupo de Trabajo del APEC no es para aprender sino para aportar.

Estructura Legal del Comité Ecuatoriano para la Cuenca del Pacífico.

Como es conocido, la potestad de determinar la política nacional frente a la Cuenca compete al Presidente y al Canciller de la República, de modo que la Ley expresa en el carácter asesor del CECP según reza el Decreto Ejecutivo No. 2889, de 14 de Mayo de 1987, y lo confirman los Decretos Ejecutivos Nos. 284 y 406, reformatorio del anterior, expedido el 20 de Noviembre de 1992 y el 20 de junio de 1997, respectivamente, disposiciones que además declaran al Comité como organismo adscrito y dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Consecuentemente, mediante Acuerdo Ministerial No. 410 de 30 de Diciembre de 1997, se procedió a expedir el Reglamento del CECP, reestructurándolo para que puedan satisfacer plenamente sus funciones de órgano asesor de política para el Asia - Pacífico, pero también de coordinador en cuanto a las labores de campo y trabajo de investigación necesarios. En función de lo primero, se introdujo la figura de un Directorio, con todas las atribuciones de carácter Ejecutivo lo cual elimina los periodos de parálisis entre- Asambleas Generales. De otro lado, se constituye el denominado "Consejo Académico Asesor", para que los niveles de decisión cuente permanentemente con el auxilio efectivo que representan los insumos de carácter científico que este Consejo les puede proporcionar.

La estructura operativa del CECP es la siguiente:

- Asamblea General
- Presidente
- Directorio
- Director General
- Organismos Asociados (Comités Nacionales)

- Órgano Consultivo (Consejo Académico Asesor)
- Secretario Ejecutivo

La Asamblea del CECP ordinariamente se reúne una vez al año, durante la primera semana de septiembre; y en forma extraordinaria cuando el Presidente lo considere pertinente o a solicitud de al menos cinco de sus miembros. Son funciones entre otras, asesorar al Ministerio de Relaciones Exteriores en los diferentes temas económicos relacionados con la participación del Ecuador en la Cuenca del Pacífico.

El Presidente del CECP es el Ministro de Relaciones Exteriores, entre sus funciones está, el de presidir la Asamblea General y el Directorio del Comité.

El Directorio coordina las políticas del CECP y es el responsable del control de los grupos de trabajos y demás órganos de gestión. También recomienda a la Asamblea General la adopción de políticas y estrategias específicas frente a la Cuenca del Pacífico.

El Directorio estará integrado por el Presidente, quien lo presidirá, el Director General, el representante del Presidente de la República, el Presidente del PBEC . Ecuador y los Presidentes de los demás Comités Nacionales.

El cargo del Director General recaerá en la persona del Subsecretario Económico del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Los Órganos Asociados, que se denominan **Comités Nacionales**, pueden ser personas de derecho público o privado, y se han constituidos para concretar la incorporación del Ecuador a los distintos Foros de la Cuenca.

El Secretario Ejecutivo será un funcionario de carrera del Servicio Exterior ecuatoriano designado por el Presidente del CEPC.

Base Legal

Decreto Ejecutivo 2889, del 14 de Mayo de 1987 y modificado por los Decretos Ejecutivos 780, 284 y 406, de 31 de julio de 1989, 20 de noviembre de 1992 y 20 de junio de 1997, respectivamente, crearon el Comité Ecuatoriano para la Cuenca del Pacífico.

Mediante Acuerdo Ministerial No-410, el Ministro de Relaciones Exteriores, expidió el Reglamento del Comité Ecuatoriano para la Cuenca del Pacífico, el 30 de diciembre de 1997.

4.4.- EL ASIA - PACÍFICO

Se afirma que los tres fenómenos más sobresalientes de la segunda mitad del Siglo XX, fueron:

La caída del comunismo, los avances tecnológicos en informática, electrónica y comunicaciones; y la configuración de toda una región como nueva potencia económica. Esta Región es el Asia - Pacífico, formada por diez países del este y del sudeste asiáticos: Japón, China, Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong, Singapur, Tailandia, Malasia, Indonesia y Filipinas, representaba en 1960 el cuatro por ciento de la riqueza mundial.

Para fines del Siglo XX represento según algunos analistas cerca del 33 por ciento . Además , en estos diez países se concentra casi la mitad de la población del mundo, constituyendo uno de los mercados

sino el primero y más Importante del mundo, de consumidores potenciales.

Lo que ha sucedido en el Asia Pacífico es para alguno el resultado lógico de la combinación de factores fundamentales como es la tecnología, productividad y competitividad. No lo catalogan como un milagro pero si señalan, que sin embargo, para pasar a tener el cuatro por ciento de la riqueza mundial a ser dueño de una tercera parte de ella en sólo cuarenta años, la combinación de estos factores no ha sido fácil ni sin traumas. Tal como los seguidores de Buda y Confucio repiten con frecuencia, "sin trabajo nada se obtiene".

Durante los últimos quinientos años, el eje del poder, el centro de gravitación de la economía mundial, ha estado en Occidente. En los Siglos 16 y 17 el epicentro se trasladó del Mediterráneo al norte de Europa, y luego cruzó el Atlántico hasta Norteamérica. El Siglo 20 resultó ser, como dijo Henry Luce, co-fundador de Time Inc., en 1941, "el siglo norteamericano".

Ahora se dice que el siglo 21 puede ser el siglo asiático o por lo menos el siglo del Pacífico. Esto como dice un Informe de la Revista Forbes, no necesariamente quiere decir que Estados Unidos comenzará a declinar siempre y cuando cuente con políticas económicas y sociales razonablemente inteligentes, la sociedad de crisol, su vigor económico y tecnológico, mantendrá a dicha nación rica y poderosa. Pero tendrá que aceptar cada vez más a los países de la Cuenca del Pacífico, con su vasta población, como socios en el progreso.

Pese a la denominada "crisis asiática" la denominada región Asia - Pacífico va a prosperar y uno de los mayores ejemplos lo constituye la República Popular China.

La China, en el camino de su desarrollo económico, ha dado pasos seguros; en 20 años de reforma y apertura, el valor global de la producción creación a un ritmo o promedio del 9.8%.

Varias firmas econométricas asiáticas, entre ellas Nomura Rosearen Instituto, Sakura Institute of Research y Sanwa Bank Ltd. Señalaron que China tuvo una tasa de crecimiento de 7.3% en 1999, ligeramente menor a lo logrado en 1998, cuando fue del 7.8%.

Para algunos analistas económicos Asia va a prosperar en el siglo XXI, en tal magnitud, que ya a representar que en dicha región se mueva el 50% de la producción económica mundial, en comparación al 25% que llegó a constituir en la Década de los 90.

Se prevé que Asia tendrá un crecimiento económico anual de un 81%. Desde los albores de la revolución industrial en 1780, a Gran Bretaña le tomó casi 60 años doblar la producción per cepita en el siglo 19, a Estados Unidos le tomó casi 50 años lograr esto mismo. Mientras, Asia Oriental dobla su producción per capita cada decenio.

Jim Waiker, economista de Crédit Lyounais Secutities [Asia] y un agudo historiador económico, cree que todavía estamos en una etapa temprana de una larga tendencia de crecimiento económico en Asia, sin contar con Japón.

Ha señalado que hasta el momento ha predominado el crecimiento propulsado por las exportaciones, pero el crecimiento internamente impulsado tomará su lugar a medida que el desarrollo se extienda a los lugares más apartados.

Asia, transita por un camino que la llevará al dominio económico mundial en el curso de los próximos 20 o 30 años.

A mediados del siglo 20, Asia apenas estaba emergiendo del colonialismo. Gran parte de la región había sido devastada por el imperialismo japonés y la inestabilidad china. China comunista era una fuerza amenazante y caótica.

Los disturbios raciales sacudían a Indonesia y Malaysia. Se libraba una guerra en Corea, y más tarde en Vietuam. Durante un tiempo, pareció como sí la marejada comunista fuera a barrer toda la región.

Pero desde de los fines de los años sesenta o comienzos de los setenta, el pragmatismo económico triunfó sobre la política. "Los políticos en Asia decidieron otorgarle a la eficiencia económica prioridad sobre todo lo demás por que estaban asustados" - dice William Overholt, director administrativo del bankers Trust Asia y observador de larga data política asiática. Corea del Sur temía a Corea del Norte, Hong Kong y Taiwan temían a China, Tailandia temía a Vietnam y Singapur temían a todo el mundo".

Esto creó una atmósfera en la que los dirigentes no podían darse el lujo de la experimentación social. Los más sabios comprendieron la fuerza política, y ya en los años sesenta el ejemplo soviético había dejado en claro que el capitalismo, y no el comunismo, era la ruta más directa hacia el crecimiento económico. Con la orientación del General Mac Artbur, Japón ya había mostrado el camino. Después de Japón, los cuatro "tigres" industrializados - Taiwan, Corea del Sur, Hong Kong y Singapur - adoptaron una u otra variedad del modelo capitalista y despegaron en los años setenta. Malasia, Tailandia e Indonesia fueron los siguientes. China emprendió su fuerte reforma económica, y Filipinas se unió también

Vietnam parece estar siguiendo el mismo sendero; la India se está alejando poco a poco del socialismo y, en consecuencia, ha progresado desde el punto de vista económico.

Entre los países en desarrollo de Asia Oriental existen disparidades, pero también muchas similitudes. Mantienen altas tasas de ahorro e inversión, practican la disciplina fiscal y monetaria, educan a sus fuerzas laborales, tienen pocos impuestos. Eluden la predistribución de ingresos y los sistemas de bienestar social y promueven el espíritu empresarial. sus economías.

Se asemejan porque se estudian, se copian y compiten activa y abiertamente unas con otras. Si Singapur baja un día las tasas tributarias, entonces Malasia ofrece un nuevo incentivo a los inversionistas extranjeros, Tailandia seguirá el ejemplo. En una era en la que el nacionalismo vuelve a cobrar fuerza en Europa, Asia Oriental se está tornando más cosmopolita. Estas naciones buscan la autosuficiencia económica: más bien vinculan sus economías con la del resto del mundo en una orgía de especialización y ventajas comparativas. Las exportaciones generan divisas extranjeras (los bancos centrales de Asia del este tienen en conjunto más de US\$ 600.000 millones en reservas extranjeras), crean empleo y riqueza y obligan a las empresas locales a aprender a competir en la economía mundial. Según Frank Russell Co., una firma de consultoría y administración de fondos de pensiones con sede en Tacoma, Washington, en comparación con América Latina, las exportaciones representan Más del doble del PNB en las economías en desarrollo de Asia del este. Según estos, Asia Oriental; está ahora captando más del 60% de los flujos que vale US\$ 100.000 millones en capitales nuevos todos los años; y eso sin mencionar los conocimientos administrativos y tecnológicos que se adquieren. Las fábricas financiadas por extranjeros pudieron estar generando hasta la mitad de las

exportaciones Chinas en 1995, las aprobaciones de inversión extranjeras en Indonesia ascendieron a US\$ 40.000 millones, cinco veces más que hace dos años.

La economía de Malasia ha sido completamente reestructurada en el último par de decenios por la inversión extranjera directa. "Ha pasado a exportar" dice con admiración Gary Greenberg, Subdirector administrativo del Oeregrine Asset Management, de Hong Kong.

Incluso sin este capital extranjero Asia Oriental está generando enormes cantidades de capital mediante el ahorro y la inversión colectiva de cerca de 35% del PNB, casi el doble de la tasa de América Latina, el sur de Asia o incluso el mismo Estados Unidos. Si bien los ingresos crecientes han generado una enorme oleada de consumo, también han aumentado el flujo de ahorro en sociedades que, a diferencia de la estadounidense, no tienen sistemas tributarios que penalizan el ahorro.

Aproximadamente 62% de la población no japonesa de Asia del este tiene entre 15 y 65 años, lo cual significa que la región disfruta de una proporción alta de trabajadores en relación con la población inactiva. La inflación baja y las tasas de interés efectivas después de los impuestos fomentan todavía más el ahorro. Esas son las "zanahorias" que promueven el ahorro. Pero también está el "garrote": una falta generalizada de sistema de bienestar social. "Si uno sabe que tiene que velar por sí mismo, ahorra más para educación, vivienda y pensiones", explica Jin Rohwer, economista especializado en Asia del CS First Bostón y autor de un nuevo y perceptivo libro, *Asia Rising* (Simón & Schuster).

Andrew Freris, principal economista para Asia de Salemon Brothers, dice.: "Los Asiáticos orientales están aprendiendo de errores de accidentes. Creen que la mejor solución para la pobreza no es la

distribución de ingreso sino la generación de ingresos". Leung, quien dirige una firma de finca raíz en Hong Kong; "No existe presión política para que los gobiernos graben a los ricos para pagar a los pobres".

Lee Kuan Yew, de Singapur, hoy Ministro Señor, saca unas tablas con cifras: en el curso de los dos último decenios, el gasto gubernamental como porcentaje del PIB era de 17% en Singapur, en comparación con 50% en Europa y 36% en Estados Unidos. El gasto en seguridad social y bienestar era de 0.4% en su país, en comparación con 15% o más alta tasa tributario empresarial en Singapur es hoy en día de 26%, en comparación con 52.5% en Alemania y 39% (sólo a nivel federal) en Estados Unidos. Según Lee, "los puestos altos desmotivan al tipo de arriba, a los creadores de riqueza". Los liberales occidentales se mofan de este tipo de declaraciones, pero la evidencia le da la razón a Lee.

Cuando los gobiernos asiáticos diseñen planes de pensiones socializados, no se inspirarán en el programa de seguridad social de Estados Unidos, que está en bancarrota, sino en el Fondo Previsor Central (CPF) de Singapur. El CPF es una cuenta de retiro individual completamente financiada, de la cual los jubilados obtienen exactamente lo que ellos y sus empleadores depositaron, más el rendimiento que hayan producido sus contribuciones.

El Asia - Pacífico

En la historia conocida de la humanidad no existe registro alguno equiparable al espectacular crecimiento y a la megatransformación económica de la región denominada Asia-Pacífico; fenómeno sucedido en el breve lapso de los últimos 35 años del Siglo XX.

Esta zona geográfica compuesta por Japón, China, Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong, Singapur, Malasia, Tailandia, Indonesia y Filipinas, representaba el 4% de la riqueza del mundo en 1960. En el año 2.020 según proyecciones, representará la tercera parte de toda la riqueza del mundo.

Si se quiere buscar una expresión que sintetice en su real magnitud la característica de mayor repercusión en cuanto al desarrollo exitoso de la región del Asia - Pacífico, ella debe ser "esfuerzo continuo" o "mejora continua", recogida en la palabra japonesa Zenshin, compuesta por los vocablos Zen "avance gradual hacia los mejor" y Shin "desarrollo continuo". Zenshin es "mejorar constantemente partiendo de cero".

El Siglo XXI estará caracterizado por una economía globalizada, cuyo motor dinámico será el conocimiento, y en la cual las únicas ventajas competitivas serán el manejo y el desarrollo de la tecnología, las habilidades y el ingenio de la fuerza laboral, en el mareo de una cultura de la productividad y la competitividad.

Se a dicho que el grupo Asia - Pacífico pasó de tener "desventajas competitivas" en el sector agropecuario a tener "ventajas competitivas" en la industria moderna. Cuenta con una red invisible de instituciones del sector privado, apoyadas por los gobiernos, cuya función es promover la productividad y la competitividad con base en los esfuerzos del gobierno para introducir tecnología aplicada y de los empresarios para capacitar a sus recursos humanos.

La mayoría de los países en vías de desarrollo, y muy especialmente los de América Latina, han pasado tres grandes etapas de desarrollo económico:

- ✓ La de exportación de materias primas, resultado de un contexto cuasifeudal y oligárquico;
- ✓ La de sustitución de importaciones, basada en un modelo nacionalista; y,
- ✓ La de liberalización y apertura, resultado de una concepción neoliberal pero sin un modelo de desarrollo definido.

Sí alguna lección proveniente de Asia- Pacífico vale la pena aprender, es la de la combinación de una visión del futuro, una estrategia de incorporación tecnológica y de un modelo de desarrollo asiático, que debemos de analizar, estudiar y hacer un seguimiento. En oriente, especialmente en el Japón y la China, la repetición y el repaso circular de las vivencias es lo que ha hecho que su fascinante historia no sea solamente un ejercicio literario o teórico sino un verdadero plan de vida.

Lo que ha sucedido en estos países ha sido, el resultado natural y lógico de haber aplicado medidas macroeconómicas correctas, criterios elementales de motivación capitalista y disciplina social para mantener altas tasas de ahorro.

El éxito del Asia- Pacífico se debe a su firme determinación de incorporarse a la globalización de la economía mundial a través de la reorientación de sus economías hacia la exportación, que implicó todo un proceso.

El marco analítico integra los conceptos de tecnología, productividad competitividad, exportaciones y distribución de beneficios a la mayor parte posible de la sociedad.

La realidad clara y simple es que Asia se globalizó.

Aunque muchos países, como los latinoamericanos, dan pasos para abrirse a los mercados internacionales todavía falta mucho para internacionalizarse y globalizarse. Aunque hay países que están transformando su condición de países en vías de desarrollo, por países en vías de transformación, es decir aquellos que actualmente hacen esfuerzos por encontrar un modelo de crecimiento adecuado y que muestran ya indicios de tasas de crecimiento positivas estables.

Se necesita una apertura mental, para que los países entiendan que hay que incorporar a su quehacer cotidiano conceptos como transferencia de tecnología, producción permanente competitiva de productos de exportación, creación de nuevas ventajas competitivas y producción con mayor productividad. Esta última, debe estar fundamentada en el significado asiático del término "productividad", que incluye también calidad, eficiencia, diseño óptimo, capacidad gerencial, "management" y trabajo en grupo con clientes y proveedores. Esto es finalmente lo que se requiere para entrar en serio en la era del Pacífico, en una era que todavía no ha empezado para los países en vías de desarrollo, pero que ya lleva más de tres decenios en Asia.

Los asiáticos se están reafirmando en terrenos que tradicionalmente han sido de dominio estadounidense, inglés o alemán: innovación tecnológica, producción industrial y mercado masivo.

No es una casualidad que entre estos países haya líderes mundiales en la producción de microchip, circuitos integrados, telecomunicaciones automóbiles, semiconductores computadores, astilleros y refinerías. Tampoco que la ruta aérea más utilizada en la actualidad sea la de Seattle - Tokio, que el tráfico aéreo entre el Asia - Pacífico y América del Norte crezca en un 12% cada año y que la región posea los nueve bancos más grande del mundo. Tal vez muchos no

sepan que en el Asia Pacífico se encuentran los dos lugares con el mayor tráfico de transporte en el mundo: el estrecho de Malaca (Singapur) y el estrecho de Tsushima (Japón); que de los diez puertos de contenedores con mayor movimiento, seis están en el Asia Pacífico, y que el 60% de los barcos del mundo se construyen en el Asia - Pacífico.

La clave del despegue y del vigoroso desarrollo económico del Asia- Pacífico son:

- a. La política de transferencia y asimilación de tecnologías aplicadas a procesos industriales;
- b. La capacitación práctica de la mano de obra;
- c. Los programas orientados hacia la productividad y la competitividad;
- d. La garantía de un ambiente macroeconómico sano;
- e. La presencia de un Gobierno que facilita los cambios; y,
- f. La firmemente arraigada creencia en que los beneficios del desarrollo son para todos y de todos.

La Gran Lección del Asia - Pacífico: T - P - C (Tecnología - Productividad - Competitividad)

La principal base del fenómeno Asia - Pacífico está dada en la conformación de un triángulo integrado por la Tecnología - Productividad - Competitividad, que lo han integrado en un proceso tan propio e incorporándolos como elementos fundamentales de su idiosincrasia de desarrollo y aún de su propia cultura, como ocurre con la República Popular China desde 1978.

El T - P - C constituye en cuanto a su aplicación, la clave para conseguir el objetivo de! Asia - Pacífico, de convertirse en el año 2010, en la primera potencia económica mundial como región, cuando se

establezca una zona de libre comercio. El T - P - C es en el Asia-Pacífico algo cotidiano como permanente. Han comprendido en síntesis que la combinación adecuada de estos elementos básicos genera la posibilidad de producir eficientemente.

Tecnología.- Pero esto sólo se logra incorporando tecnología aplicada a los procesos de producción. La transferencia de tecnología es el primero, no el segundo, de los elementos que intervienen en el proceso. Asegurando flujos de conocimientos, capacitación y maquinaria se pasa a una fase intermedia en la que la eficiencia en la producción más la reducción de costos y las mejorar en calidad, diseño, materiales etc. Hacen más productivo al país. Sólo si se da la combinación de mayor productividad y menos costos de producción, se obtiene - en la tercera fase - un nivel suficiente de competitividad, de no seguirse así la secuencia, se puede llegar a ser productivo sin ser competitivo y es sólo alcanzando la fase de competitividad como puede aspirar un país a exportar en forma estable y permanente.

Un proceso exitoso de transferencia de tecnología no es simplemente transportar maquinaria o técnicos de un lugar geográfico a otro. Este proceso requiere, además, la selección, transmisión, adaptación, modificación y difusión de conocimientos experimentados con éxito en otro lugar. (EE.UU., Alemania Francia e Inglaterra), fue la extraordinaria capacidad de recepción y asimilación de tecnología el factor que ha determinado el sorprendente crecimiento económico de las naciones Asia- Pacífico.

La Productividad.- No es simplemente una mayor producción por unidad de insumo, ni tampoco una simple relación de eficiencia, abarca criterios de calidad, manejo, modernización, sistematización, esfuerzos colectivos, etc. Los aumentos de productividad se consiguen

fundamentalmente por medio de la incorporación de tecnología a los procesos productivos. Con ello se influye positivamente en la mano de obra y se mejora el factor de capital. Dado que la tecnología puede influir en los insumos o materias primas, la productividad y su efecto sobre los costos se convierten en condición necesaria para incrementar las exportaciones.

La Competitividad.- A medida que las economías del mundo se han ido internacionalizando, se han consolidado modelos orientados hacia las exportaciones, como los de los países del Asia - Pacífico. La competencia en los mercados internacionales está transformando las relaciones económicas, creando nuevas fronteras donde sólo los más fuertes y capaces - valga decir, los más competitivos - pueden triunfar. La capacidad que tienen las empresas de una nación para participar y sobrevivir o morir en una economía globalizada depende de un solo factor que se conoce como competitividad.

Con el fin de ser competitivos, los países deben tener empresas competitivas, y éstas, a su vez, deben desarrollar y mantener a través del tiempo ciertas ventajas, bien sea mediante mayor eficiencia en la producción (costos bajos) y mediante la elaboración de productos y servicios de más alta calidad.

Todo esto para alcanzar el fin último de los procesos económicos de producción, que es elevar el nivel de vida de la población, objetivo que se logra, en el marco de la globalización, a través de la exportación.

Analicemos conceptos de este triángulo

Tecnología.- Es fundamentalmente conocimiento. Entendiendo por conocimiento un recurso utilizable para mejorar la eficiencia de ja

producción o el mercadeo de bienes y servicios a través de diferentes medios, como equipos y maquinarias, conocimiento y experiencias aisladas, incorporados a las máquinas o a los métodos de producción.

La Tecnología es una combinación, que incluyen materiales, máquinas, mano de obra calificada, capacidad gerencial y mercadeo; y, sirven para hacer cosas y solucionar problemas.

El uso eficiente de la tecnología se ha convertido en el elemento más importante en la producción de bienes y servicios, esto ha sido especialmente claro desde que el desarrollo económico de los países empezó a depender más de la capacidad Industrial y menos de la dotación de recursos naturales.

El primer país que puso como prioridad económica su desarrollo tecnológico fue el Japón, quizás por las mismas condiciones objetivas de la falta absoluta de recursos y gran abundancia de mano de obra.

Posteriormente y por tener condiciones objetivas similares, y por haber sido influido ampliamente por el modelo japonés, el resto de los países del Asia- Pacífico. pusieron como una de sus prioridades, el uso eficiente de tecnología en. sus sistemas de producción, a lo cual sus planes de desarrollo comúnmente se refieren con el nombre de tecnología aplicada.

En efecto el éxito del desarrollo tecnológico del Japón se debió, más que a la creación inicial de tecnología, al fenómeno conocido como "transferencia de tecnología", pues para el Japón ésta fue el producto de comprar, asimilar y desarrollar nuevos conocimientos e ideas.

c.- El crecimiento de China

Debemos explicamos como un país que desde mediados del siglo XIX. hasta comienzos del siglo XX, la mayor parte de su territorio estuvo reducida a "esferas de influencia" del imperialismo de la Rusia zarista, Alemania, Francia, Inglaterra, Japón y EE.UU. En 60 años comprendidos entre 1845 y 1904, las potencias imperialistas tomaron posesión de más de 30 concesiones en el territorio chino y las convirtieron en "Estados dentro de un Estado". En los más importantes puertos de China flameaban las banderas nacionales de dichos países imperialistas. Estos gozaban de privilegios políticos, económicos y militares en sus respectivas esferas de la influencia y concesiones, ultrajando los derechos humanos y la dignidad nacional del pueblo chino. Por ejemplo, en la puerta del parque de la concesión francesa de Shanghai (ahora el parque Huangpu) había un letrero en el que se leía: "Prohibida la entrada de chinos y perros".

Es decir, tratar de ver la evolución de un país, de semicolonias a país independiente, al proceso de reunificación continental, de los tumultos de guerra a la paz y estabilidad, de autocracia a de cómo el 7% de tierras cultivadas sustenta al 22% de la población del mundo, de importador de clavos al cuarto productor mundial de acero, de importador de pelotitas de pinpong a lanzador de satélites, de "enfermo de Asia Oriental" a gigante derrotada a victoriosa.

La República Popular China sabe perfectamente que camino va a tomar, que tipo de país va a ser y como alcanzar su meta.

China ha declarado al mundo en numerosas oportunidades que en el 2049, año en que la República Popular China cumplirá 100 años, se habrá realizado en lo fundamental su modernización, convirtiéndose en un

país socialista prospero, poderoso y democrático, el país medianamente desarrollado definido por Deng.

A fines de los años 70, el partido comunista y el pueblo de China, dirigidos por Deng, abandonaron el principio de "tomar la lucha de clases como eslabón clave" y concentraron sus esfuerzos en la construcción económica. Desde entonces, la reforma económica se ha convertido en el motor de la construcción nacional y las puertas de China se han abierto al mundo entero. Además, también se ha popularizado rápidamente la famosa máxima de Deng: "Es un buen gato siempre que pueda cazar ratones; no importa que sea blanco o negro.

La línea de Deng dio resultado en un corto plazo. El león oriental despertaba y todo el mundo se conmovía por ello. La economía China ha registrado un rápido crecimiento, los ingresos del pueblo han aumentado, las importaciones y exportaciones son cada día más dinámicas y se ha logrado importantes avances científicos y tecnológicos.

"El bajito que nunca puede ser derribado " así fue descrito Deng Xiaoping por parte de su pueblo y de algunos extranjero, a quien se constituyó en el arquitecto e impulsador de la reforma y la apertura al exterior de la República Popular China, como también de su modernización.

Deng Xiaoping dirigió una impetuosa y trascendental revolución que hoy continua, que ha promovido la era más estable y próspera en la historia contemporánea de China y que impresiona a todo el mundo con su éxito, irreversibilidad y promesa. Precisamente por esta postura Deng fue calificado de desviacionista de derecha que, según se afirmaba, trataba de crear sufrimientos y desastres al pueblo chino y a su propio país. Por ello fue perseguido y separado de la dirigencia durante la

revolución cultural de 1966-1976 que se dio en China, encabezada por Jiang Qing, viuda de Mao Zedong, y sus tres discípulos provenientes de Shanghai, conocidos como la 'banda de los cuatros+.

A fines de 1978 Deng y sus camaradas convocaron y dirigieron la III Sesión Plenaria del XI Comité Central del Partido comunista, la cual puso punto final de manera formal a la pasada década repleta de luchas de clases y campañas políticas y abrió una nueva era con el desarrollo económico como objetivo centrales.

Dicha era se la inicia:

- ✓ Evaluando las experiencias anteriores;
- ✓ Extrayendo las lecciones de otros países;
- ✓ Observando la evolución económica y política internacional;
- ✓ Apertura económica del país;
- ✓ Liderazgo colectivo nuevo;
- ✓ Combinación del sistema político del socialismo y la economía de mercado;
- ✓ Apertura a la inversión extranjera.

Mao Tse Tung fue el núcleo creador de la República Popular China establecida el 1° de Octubre de 1949, que dejó atrás una China feudal y puso fin al control y a la opresión imperialista e hizo realidad la completa independencia de la nación china.

El arquitecto jefe de la reforma y apertura al exterior y de la modernización socialista de china, y el fundador de la teoría de la construcción de un socialismo con peculiaridades chinas, es Deng Xiaoping, quien propuso y promovió el establecimiento de Zonas

Económicas Especiales, implantó el desarrollo de una economía de mercado, para liberar y desarrollar en forma mas efectiva la productividad.

Propuso la idea de que la ciencia y la tecnología son la primera fuerza productiva, insto, a respetar el conocimiento y el talento y subrayó la importancia del desarrollo de la educación, la ciencia y la cultura. Destacó la importancia en las relaciones internacionales, de cinco principios de coexistencia pacífica:

- ❑ Salvar la paz mundial;
- ❑ Promover el progreso mundial;
- ❑ Oposición al hegemonismo;
- ❑ Oposición ala política de la fuerza; y,
- ❑ Establecer un nuevo orden político internacional y un nuevo orden económico internacional.

Por ello se afirma que Mao, hizo posible que China tuviera una vida política y Deng hizo posible que gozara de la prosperidad económica. El banco Mundial informó en 1998 que en la lista en lo que se refiere al Producto Interno Bruto de los países, la China ocupó el séptimo lugar entre los diez primeros países del mando, después de EE.UU., Japón, Alemania, Francia, Inglaterra Italia y delante de Brasil, Canadá y España.

En 1978 el PIB de China fue de 362.410 millones de yuanes; en 1998 esa cifra aumentó hasta 7.955.300 millones, con un incremento promedio anual del 9.8 por ciento. Sin embargo, debido a su enorme población, cerca de 1.250 millones de habitantes, el producto interno bruto per cepita y los ingresos per capita del país son bajos. China todavía es un país en vías de desarrollo. La mayoría de los economistas piensan que la economía china puede mantener una crecimiento estable por lo menos durante 20 años. Un informe del Centro de Investigación de Desarrollo del Consejo de Estado prevé que el crecimiento puede

mantenerse en una tasa promedio anual del 7%, en los primeros años del presente siglo.

Lin Yifu, economista del Centro de Investigación de la Economía China, prevé que si en el futuro puede mantener durante un tiempo comparativamente largo la tasa promedio de crecimiento alcanzada apartar de la implementación a fin es de 1978 de la reforma y la apertura, en la primera mitad del siglo XXI, la economía china se convertirá de nuevo, como han vaticinado numerosos economistas chinos y extranjeros, en la economía más poderosa y más potencial del mundo. Así se realizará el sueño de construir una China poderosa acariciada por varias generaciones de chinos desde la famosa Guerra del Opio.

Lin sostuvo que China tiene un gran potencia de desarrollo y su tasa anual de acumulación de capital llega aproximadamente al 40 % del PIB, lo que la convertirá en uno de los países con las tasas más altas del mundo. Por ello, puede mantener un rápido crecimiento por lo menos durante 50 años, y señaló:

Esta es la razón por la que la economía china puede convertirse probablemente en la más poderosa del mundo antes de mediados del presente siglo. Antecedente para ello existen, el volumen de comercio exterior de China creció de US \$ 1.130 millones en 1950 a US \$ 323.900 millones en 1998, representando un aumento de 286 veces y un ritmo de crecimiento anual del 12.5 %. El lugar ocupado por China en el comercio mundial ascendió del 32 avo. en 1978 al 11 avo. en 1998. El comercio exterior equivalió a 33.8 % del PIB en 1998.

La reserva de divisas del país multiplicó de US \$ 2.150 millones en 1979 a US \$ 144.960, ocupando el segundo lugar en el mundo. Entre 1978-98, China usó US \$ 406.900 millones de capital foráneo y aprobó

más de 330.000 proyectos de inversión foránea directa. La escala promedio de inversión foránea por proyecto se elevó de US \$ 1.22 millones a principios de los años 80 a US \$ 52.63 millones en 1998.

Fan Gang, investigador de la Academia de ciencias Sociales de China, subrayó que la reforma económica tiene todavía un largo camino por recorrer y enfrentará también muchas dificultades.

Afirmó asimismo que será bastante satisfactorio si China, con los esfuerzos de 50 años, logra establecer en lo fundamental un sistema de economía de mercado estable con su orden básico.

Mucha gente ha afirmado Li Haib, no está de acuerdo con las previsiones de Lin Yifu, sostienen que la economía china no se habrá convertido en la más poderosa del mundo dentro de 50 años. Además, muchos expresaron que el problema no consiste, en cuándo China se convertirá en un país de primer orden o si ello es posible o no, sino en cómo conseguirlo. Un problema muy real es que, China pueda o no mantener un ambiente interno y externo relativamente estable, en el que su economía se desarrolle de manera sana y estable. Si lo logra, China materializará tarde o temprano el sueño de ser un país poderoso.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

La Ley General de Puertos y la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional que constituyen los principales cuerpos legales adolecen de vacíos y deficiencias impidiendo un mejor ordenamiento y futuro desarrollo de la actividad portuaria.

La globalización económica y la liberalización de los mercados hacen que los productos se comercialicen con mayor amplitud regional y mundial e influyen en los puertos para que éstos no realicen solamente el papel de punto de trasbordo, sino de punto estratégico de la organización del comercio exterior, de eslabón de la cadena de transporte integrado y de polo de desarrollo económico del país.

Las razones de transformación mundial de la economía han permitido que se fomente un alto grado de integración entre países y transnacionales formándose organizaciones en bloques, grupos, pactos regionales, subregionales o bilaterales como la NAFTA, GRAN, MERCOSUR y otras que influyen y conducen a la búsqueda de intercambios económicos que favorezcan sus necesidades, generando un masivo flujo comercial en los puertos, lo que obliga y presiona al desarrollo de la estructura del sistema portuario y a su modernización para satisfacer las exigencias del sistema.

En la actualidad la demanda en el mercado mundial, regional y subregional esta dada por la libertad de elección escogiendo en el campo portuario aquellos puertos que posean el mejor sistema, mantengan

eficiencia, calidad de servicios, medios óptimos y confiables, agilidad de entrega y precios competitivos. Los entes portuarios en base a lo planteado modernizan sus áreas para ofrecer prestaciones portuarias ágiles y de mejores servicios y costos reducidos.

Para el usuario no es caro forzosamente el puerto que tiene tarifas competitivas o ligeramente altas, sino el puerto que tiene malos servicios a causa de las demoras, las ineficiencias, la corrupción, los daños o la falta de control de la informalidad, sin embargo, el usuario persigue como fin, que la utilización del puerto le permita que el costo total del paso de la mercancía sea el más bajo posible para los usuarios finales, por ello se plantea como objetivo que los puertos deben brindar servicio con eficiencia y a bajo costo.

Siendo el Sistema Marítimo una cadena donde no puede fallar ninguno de sus eslabones, en el Ecuador, no permite cumplir a cabalidad y con eficiencia productiva para el Estado la generación de capitales propios, dejando de existir el concepto de mercado cautivo, lo que obliga a los puertos a adaptarse a las decisiones e innovaciones impuestas por las compañías navieras extranjeras para no ser relegados a un segundo o tercer plano lo que afecta a la economía nacional y portuaria como también a la Seguridad Nacional.

No existe coordinación entre Ministerios, Municipios, Consejos Provinciales y Autoridades Portuarias del país para desarrollar planificadamente y con unidad de criterio la infraestructura portuaria de apoyo para lograr en cada puerto nacional el mejoramiento de todas las áreas y ciudades que confluyen o están en las áreas de influencia portuarias como carreteras, ferrovías, sistemas de recolección de basuras, alcantarillado, agua potable, sistemas de comunicaciones y otras, que permitan contar con puertos de primera categoría y beneficiar

a las ciudades locales con la expansión económica e industrial portuaria y del país.

Se ha logrado traspasar en casi un 90% a las empresas de servicios las responsabilidades de trabajo y la agilidad de las operaciones portuarias en forma privada para con eficiencia reducir el tiempo de permanencia de los buques en los muelles, y mejorar todas las actividades y facilidades, sin embargo, con el aumento de las exportaciones e importaciones y las restricciones físicas del Puerto de Guayaquil difícilmente se logrará su descongestionamiento; en la misma forma se irá realizando este proceso en los restantes puertos nacionales.

Se ha producido una evolución en el papel que desempeñan los puertos, no limitándose a ser una dársena, zona de acopio o de transferencia sino a convertirse en centros de servicios comerciales e industriales donde se cuente con infraestructura física y diversificación de servicios portuarios eficientes.

Los puertos latinoamericanos han evolucionado dentro de un proceso de modernización de su infraestructura para atender a buques cada vez más grandes y con nuevas tecnologías, ofreciendo equipos de manipulación de carga y servicios más productivos; y, para poder operar con éxito dentro de una economía global han optado por liberalizarse de los ambientes comerciales excesivamente reglamentados, centralizados y dominados por el sector público, buscando la reducción de los costos y el aumento de la productividad portuaria con organizaciones reestructuradas y la participación del sector privado; demostrando que un sector privado dinámico y un sector público bien administrados son los prerrequisitos para el crecimiento económico.

Los puertos de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar como parte del Sistema Portuario disponen de infraestructura y equipos que permiten satisfacer moderadamente las actuales demandas del comercio internacional ecuatoriano.

Existe una subutilización de los puertos de Manta y Esmeraldas y una sobre utilización de los puertos de Guayaquil y Puerto Bolívar; en otras palabras todos los puertos ecuatorianos están siendo mal utilizados, dando lugar a considerable desproporción en el número de naves y carga que manejan cada uno de los puertos.

La actividad portuaria tiene un papel preponderante en el desenvolvimiento del comercio exterior del país, en tal virtud, la reestructuración de los puertos y la privatización de los servicios es una necesidad evidente debido a las deficiencias y males de que adolecen las entidades portuarias.

Las actuales instalaciones del Puerto de Manta le permiten manejar sin problemas, los volúmenes de cargas existentes y proyectables dentro de la provincia de Manabí.

El puerto de Manta presenta innegables ventajas comparativas respecto de sus competidores nacionales; como son los puertos de Guayaquil, Esmeraldas, Puerto Bolívar.

La posición geográfica de Manta es adecuada para el establecimiento de un puerto Hub, pero debe competir con Balboa y otros emprendimientos en Panamá, lo que lo dejan en difícil posición competitiva con los actuales niveles de cargas e inestabilidad política y económica del país.

Todos los puertos de la costa oeste de América del Sur, como Buenaventura, Callao, Mataraní, Mejillones (en desarrollo), Valparaíso, San Antonio, y San Vicente entre otros, están compitiendo por convertirse en un Puerto Pivote (Hub) y casi todos ellos tienen buenas ventajas de profundidad, acceso a rutas oceánicas y además mayor cantidad de carga (TEUS) que Manta.

La provincia de Manabí presenta ofertas especiales para el desarrollo de emprendimientos e inversiones, de acuerdo con su Ley de Desarrollo Provincial, poco explotadas por el sector exportador ecuatoriano y menos por el sector portuario Mantéense.

El tema portuario de Manta, dista mucho de ser un problema provincial, es un problema nacional y presenta innegables ventajas tanto de ubicación, como de desarrollo del puerto, incluso comparativamente con el mismo Guayaquil.

La comunidad portuaria y municipal de Manta, muestra voluntad y compromiso con su futuro portuario internacional.

La Cuenca del Pacífico cubre un vasto espectro geográfico en el que se ubican naciones con notables diferencias políticas y económicas que han adquirido gran importancia gracias a su positiva dinámica comercial y voluntad de fortalecer sistemas de integración y cooperación que en un futuro cercano les permitirá constituirse en el **Centro de Gravitación de la economía y política mundial**.

La orientación tradicional del comercio Latinoamericano hacia los mercados de Europa y Norteamérica han limitado la percepción de otros mercados potenciales, más el impulso dado a las relaciones con la región

Asía . Pacífico le permitirá un mayor interrelacionamiento con estos polos de desarrollo mundial.

En el nuevo Centro de Gravitación de la Economía y Política Mundial que constituye la Cuenca del Pacífico, las grandes distancias que separan a Latinoamérica y la región asiática, así como la similitud de productos exportables y el desconocimiento de su cultura e idiosincrasia han incidido negativamente en el establecimiento de relaciones políticas y económicas con esos Estados, dificultando la integración y consecución de metas de beneficio económico mutuo.

En la era de los bloques económicos, de la liberalización y la interdependencia, la creación de foros y conferencias donde se plasman acuerdos y relaciones comerciales en un ambiente informal, han facilitado la confluencia de intereses comunes y de cooperación entre los países de la Cuenca del Pacífico.

Las persistentes distorsiones jurídicas, productivas, culturales y sociales, así como la imagen de inestabilidad política y económica que presenta el Ecuador, no han permitido el arribo de capitales foráneos como inversión productiva lo que ha dificultado al país alcanzar los logros económicos y sociales que permita obtener ventajas comparativas en el intercambio comercial con los países de la Cuenca del Pacífico.

En la búsqueda y mantenimiento de los Objetivos Nacionales Permanentes y Actuales, los gobiernos democráticos deben visualizar la importancia geopolítica de la Cuenca del Pacífico, que permitirá orientar los esfuerzos de los Frentes del Poder Nacional y guiar al país hacia el nuevo siglo.

Los puertos ecuatorianos a pesar de que en los últimos años han tenido aumento del tráfico comercial por la apertura de mercados, continúan en desventaja con relación a otros países de la Cuenca del Pacífico como Chile, Colombia e inclusive Perú donde poseen mayor fluidez comercial por la rapidez, eficiencia y seguridad que van adquiriendo en la operación y administración portuaria y en su proyección de ser competitivos y ser los mejores de la zona.

5.2 RECOMENDACIONES

Es necesario que las autoridades planteen de forma persistente y se exija a los gobernantes a conocer los espacios geopolíticos y geoeconómicos que tenemos, se proyecte y ejecute un sólido valor marítimo, dejando de ser un país que da las espaldas al mar donde está la mayor riqueza potencial y se asuma con entereza la transformación y reto de ser competitivos como lo son los países asiáticos, o como Colombia que conciente en su rol en la Cuenca del Pacífico mejoró la infraestructura del Puerto de Buenaventura y en cortísimos años superó a todos los puertos de su propio país.

Es necesario que en los puertos ecuatorianos se implemente una nueva y mejor tecnología portuaria, rápida, fácil e integrada con el resto del país; por ejemplo se debe renovar el sistema de ferrocarriles del Estado, que con solo ocho kilómetros de unión desde el Puerto Marítimo de Guayaquil con la población de Durán puede transformarse en un medio principal de transporte de mercaderías desde y hacia el interior del país.

Hasta tanto se desarrolle la industria y el comercio, es necesario que nuestros puertos se hallen dentro del ámbito de competencia internacional y pongan en ejecución el enfoque logístico y dinámico de

buscar la mayor concentración de las cargas como mejor modo de realizar economías de escalas; de emplear la planificación estratégica para captar las cargas de la subregión en gran escala y concentrar a los empresarios, agentes marítimos, empresas de transformación de productos, explotadores de transporte terrestre, bancos, compañías de seguros, etc. en cada puerto, dando las mejores facilidades para su desarrollo local de forma tal de no concentrar todo el comercio y la industria en Guayaquil y permitir el desarrollo proporcional de los otros puertos.

Privatizar los servicios portuarios reestructurando el marco legal portuario y laboral, elaborando y emitiendo la política naviera y portuaria, reestructurando la organización de los puertos, optimizando el uso de instalaciones y equipos, evitando la injerencia política, asumiendo políticas económicas que busquen fomentar el comercio y un marco institucional que permita que las fuerzas del mercado gobiernen las actividades portuarias.

El urgente diseño, establecimiento e implementación de un Plan de Mercadeo agresivo, que promueva a Manta como un puerto con reales ventajas a nivel nacional y figure las ventajas a nivel internacional.

Lograr el compromiso comunitario de la ciudadanía y de todos las fuerzas vivas de la Provincia en el Proyecto Manta Puerto de contenedores del Ecuador.

Realizar los Estudios de factibilidad técnicos y financieros del puerto de Manta tendientes a la atracción del sector privado.

Incrementar el desarrollo de estrategias turística que permitan mantener la atracción del tráfico de cruceros de pasajeros al puerto de Manta.

Incrementar el mercadeo conjunto de la Zona Franca de Manabí con el Puerto de Manta.

Establecer una estrategia para el desarrollo de mayores emprendimientos industriales en la Provincia.

Incrementar la participación del puerto de Manta en el mercado de cargas del comercio exterior ecuatoriano.

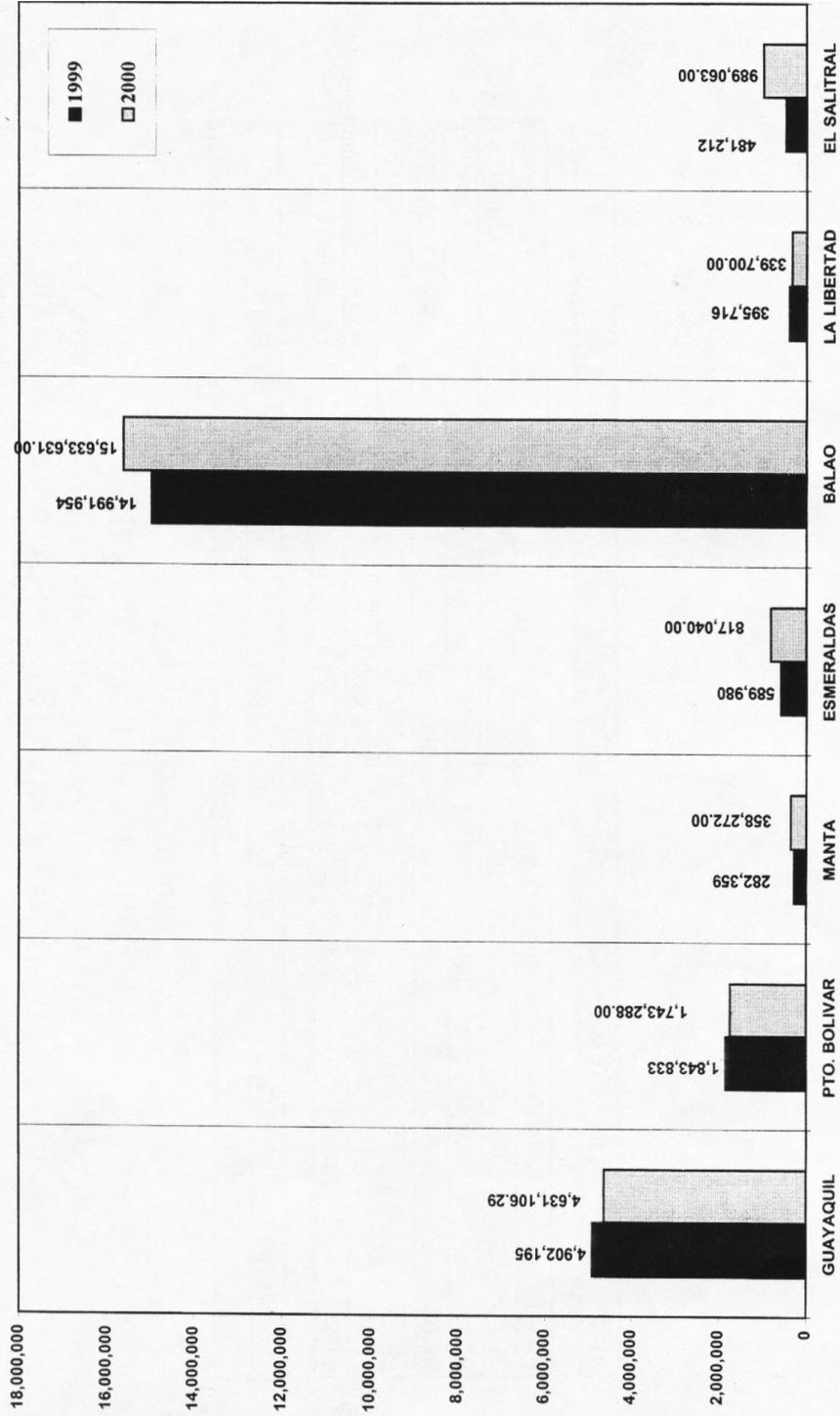
Iniciar las etapas conducentes al mejoramiento y reconstrucción del muelle internacional No. 1 de acuerdo con la etapa/fase 1 sugerida por el estudio Moffat & Nichol, utilizando para ello la inversión privada y/o estatal.

Evaluar el tráfico marítimo de cabotaje entre Guayaquil y Manta, principalmente para el trasbordo de contenedores;

Considerar el Proyecto del Puerto de Manta con una componente estratégica y geopolítica nacional.

A las Autoridades Marítimas se recomienda busca la forma de que los gobernantes visualicen el futuro de la Cuenca del Pacífico donde Chile, Perú y Colombia han puesto sus objetivos para principalmente captar las mercaderías y ser puertos de transferencia dentro del cual nuestro país no debe quedar rezagado.

**SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
CARGA MOVILIZADA**



INDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	3
MARCO LEGAL DEL SISTEMA PORTUARIO	3
1.1 ESTRUCTURA LEGAL	3
1.2 CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA	5
1.3. LEY DE FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL	6
1.4 LEY DE RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PORTUARIO NACIONAL ...	7
1.5 LEY GENERAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL.....	8
1.6 LEY GENERAL DE PUERTOS	10
1.7 LEY DE RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DE LOS TERMINALES PETROLEROS	14
1.8 LEY DE FAROS Y BOYAS.....	15
1.9 RÉGIMEN PARA LA OPERACIÓN PORTUARIA POR DELEGACIÓN A LA INICIATIVA PRIVADA Y SU COMPLEMENTOõ	15
1.10 REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE	16
1.11 SERVICIOS PORTUARIOS	16
CAPITULO II	25
EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL	25
2.1 ORGANIZACIÓN PORTUARIA ECUATORIANA	26
2.1.1 EL CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE Y PUERTOS	27
2.1.2 LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL.....	28
2.1.3 DIRECCIÓN DE PUERTOS Y LITORAL.....	30
2.1.4 DIRECCIÓN DE TRAFICO Y DE PERSONAL	31
2.2 PUERTOS COMERCIALES	32
2.2.1 PUERTO DE ESMERALDAS	32
2.2.2 PUERTO DE MANTA	35
2.2.3 PUERTO DE GUAYAQUIL.....	39
2.2.4 Puerto de Bolívar.....	53
2.3 MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL	56
UTILIZACIÓN DE LOS PUERTOS ECUATORIANOS.....	66
3.1 MOVIMIENTO DE CARGA Y NAVES POR EL PUERTO DE ESMERALDAS	66
3.2. MOVIMIENTO DE CARGA Y NAVES POR EL PUERTO DE MANTA.....	73
3.3. MOVIMIENTO DE CARGA Y NAVES POR EL PUERTO DE GUAYAQUIL.....	79
3.4 MOVIMIENTO DE CARGA Y NAVES POR PUERTO BOLÍVAR	84
3.5 ANÁLISIS Y DETERMINACIÓN DE LOS PUERTOS.....	87
Marco general de las políticas portuarias en Latinoamérica.....	90
b. Situación del Sistema Portuario Ecuatoriano.....	100
CAPITULO IV	117

4.1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	117
4.2.- FORO DE COOPERACIÓN ECONÓMICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO.....	131
4.3.- LA PRESENCIA DEL ECUADOR EN LA CUENCA DEL PACIFICO.....	134
Estructura Legal del Comité Ecuatoriano para la Cuenca del Pacífico.....	142
4.4.- EL ASIA - PACÍFICO.....	144
CAPÍTULO V	164
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	164
5.1 CONCLUSIONES.....	164
5.2 RECOMENDACIONES	170

BIBLIOGRAFÍA

- ARMADA DEL ECUADOR .- Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.- Leyes Portuarias y Marítimas Ecuatorianas.- Guayaquil, 1982.
- ARMADA DEL ECUADOR.- Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.- Reglamento Tarifario Codificado de las Autoridades Portuarias.- Guayaquil, 1982.
- ARMADA DEL ECUADOR.- Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.- Boletín Estadístico de Puertos y Transporte Acuático - Edición 2001.
- ARMADA DEL ECUADOR.- Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.- Infraestructura Portuaria Ecuatoriana . Guayaquil
- ARMADA DEL ECUADOR .- DIGEIN Recopilación de Leyes y Reglamentos Marítimos y Portuarios. 1995.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL. El Proceso de Modernización de Autoridad Portuaria de Guayaquil.
- CONSEJO NACIONAL DE MODERNIZACIÓN.- Apoyo a la inversión Privada en Infraestructura Convenio de Cooperación Técnica CT-1336/OC-EC. Guayaquil, Noviembre de 2000.
- ARMADA DEL ECUADOR .- Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral. Leyes Portuarias y Marítimas ecuatorianas, 1982.

- ARMADA DEL ECUADOR .- Dirección de la Marina Mercante y del Litoral. Infraestructura Portuaria. Guayaquil.
- BROAZINSKY, Sibilla.- AMÉRICA ECONOMÍA.- Revista de Negocios de América Latina.- Puertos Sin Ley.- Santiago de Chile - 1991.
- DELAVAL.- Ralph.- Seminario *El Futuro de los Puertos Ecuatorianos*.- Los Puertos de Chile.- Guayaquil, 1992.
- GRISALES, Fabio.- Seminario *El Futuro de los Puertos Ecuatorianos*.- Proceso de Reestructuración y Privatización del Sistema Portuario Colombiano.- Guayaquil, 1992.
- NACIONES UNIDAS.- Comisión Económica para América Latina y El Caribe.- Cambios Estructurales en los Puertos y la Competitividad del Comercio Exterior de América Latina y El Caribe.- Santiago de Chile.
- LOTI Android Abdo.- Asuntos Internacionales.- Región Asia . Pacífico.- Alternativa de Desarrollo . 1994.
- DIEGO Cordobés.- Hacia una Estrategia Internacional para el Siglo XXI.
- DAE Won Choi.- La Cuenca del Pacífico y América Latina.- Revista de la CEPAL # 49-1993.
- ALADI.- Secretaría General.- Relaciones Económicas Asia . Pacífico.- Situación y Perspectivas.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.- Reunión del Comité Ecuatoriano para la Cuenca del Pacífico.

- DOCUMENTOS OFICIALES DE LA REUNIÓN INTERNACIONAL, APEC-VANCOUVER 97.
- ALADI.- La Nueva Realidad de la Integración . 1997.- Secretaría ALADI.
- GUERRERO Murgueytio Mario.- Política del Ecuador Frente a la Cuenca de Pacífico. Quito, Febrero de 1998.
- GUERRERO Murgueytio Mario.- Desafíos y Perspectivas para el Ecuador en la Cuenca del Pacífico.- Revista Ekos Económica # 46 Ecuador 1997.
- ECUADOR Y LA CUENCA DEL PACÍFICO.- Boletín de Información Económica # 5 de 1997.
- REVISTA DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR 1999.
- SEMINARIO INTERNACIONAL .- La Cuenca del Pacífico Insumo de Desarrollo para el Pacífico Sudeste. Quito, 1999.
- CAMPO Renato Del.- Introducción a la Cuenca del Pacífico.
- DIPLOMATIC BLUBOOK.- 1996.
- LA GRAN EXPLOSIÓN DEL JAPÓN DE DICIEMBRE 1997 . Volumen # 8.
- PACIFIC ECONOMIC OUTLOOK update 1999.
- PERIÓDICOS Y REVISTAS de Circulación Nacional durante el lapso comprendido desde 1995 al 2001.
- I N T E R N E T .



Your complimentary
use period has ended.
Thank you for using
PDF Complete.

[Click Here to upgrade to
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Autorizo al Instituto de Altos Estudios Nacionales la Publicación de la Tesis, de su biografía y anexos, como articulo de revista o como artículos para lectura seleccionada.

Quito, a de junio del 2002

CPNV. E.M. GALO CEVALLOS BORJA