



AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

PLAN INSTITUCIONAL 2021 – 2025



- PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA 2021 - 2025
- PLANIFICACIÓN OPERATIVA
2021



CONTENIDOS

Introducción	5
1. Descripción y diagnóstico institucional	6
1.1 Descripción de la institución	6
Historia	6
LINEA DE TIEMPO	7
MARCO LEGAL	7
FACULTADES	10
COMPETENCIAS	10
ATRIBUCIONES	10
ROL	10
1.2 Diagnóstico institucional	11
PLANIFICACIÓN	11
ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL	17
TALENTO HUMANO	18
TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES	19
PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS	21
2. Análisis situacional	21
POLÍTICO	21
ECONÓMICO	22
SOCIAL	25
CULTURAL	27
TECNOLÓGICO	28
2.2 Análisis sectorial y diagnóstico territorial	28
SECTOR TRANSPORTE	28
el TERMINAL PORTUARIO DE ESMERALDAS	31
FUNDAMENTOS CONCEPTUALES	32
ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE CARGA	36
2.3 Mapa de actores y actoras	58
2.4 Análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas)	59
3. Elementos orientadores de la institución	60
3.1 Visión	60
3.2 Misión	60
3.3 Principios y Valores	60

4.	Objetivos Estratégicos Institucionales	62
4.1	<i>Indicadores</i>	63
5.	Diseño de Estrategias, programas y proyectos	66
5.1	<i>Estrategias 2021 - 2025</i>	66
5.2	<i>Identificación de programas y proyectos</i>	67
5.3	<i>Implementación de la política pública con enfoque territorial</i>	68
6.	Programación Plurianual y Anual de la Política Pública	691
6.1	<i>Programación Plurianual de la Política Pública</i>	691
6.2	<i>Programación Anual de la Política Pública</i>	723
7.	Bibliografía	748
8.	Firmas de revisión y aprobación	748

Introducción

La planificación Institucional debe cumplir con el mandato constitucional establecido en el artículo 3, numeral 5: *...Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir...* para la consecución de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo Creando Oportunidades emitido por el Gobierno Nacional.

Además responde a un marco de planificación superior definido normativamente por el Sistema Nacional de Planificación, es decir debe sujetarse y articularse a las políticas públicas de mayor nivel definidas en los planes de desarrollo y en los planes sectoriales.

La Constitución de 2008¹ posiciona a la planificación y a las políticas públicas como medios para lograr los objetivos del Buen Vivir. Además, establece como objetivos de la planificación propiciar la equidad social y territorial, promover la igualdad en la diversidad, garantizar derechos y concertar principios rectores de la planificación del desarrollo; en este sentido corresponde a cada institución la elaboración de los Planes Institucionales en donde se materialicen de manera documentada las acciones concretas que buscan conducir el futuro de la institución hacia propósitos determinados.

Con este fin los elementos orientadores (Misión, Visión y Objetivos Estratégicos) de la Institución deben estar elaborados acorde a las directrices provenientes de la Constitución, del Plan Nacional de Desarrollo, de las Agendas sectoriales y concretar la acción Pública en la Programación Plurianual de la Política Pública (PPPP) y la Programación Anual de la Política Pública (PAPP).

En este documento se desarrolla el plan institucional para los años 2021 al 2025, que contiene la visión a mediano, corto y largo plazo que apunta a enfocar la gestión pública, entendiéndose como el conjunto de mecanismos, acciones y medidas necesarios para la

¹ Artículos 1, 3, 11.2, 35, 70, 156, 280, 293, 341

consecución de los objetivos de la institución, de tal forma que permita organizar los recursos (materiales, humanos y financieros) con los que se cuenta, en función de cumplir con los objetivos de Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

1. Descripción y diagnóstico institucional

1.1 Descripción de la institución

HISTORIA



Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica, creada el 28 de Diciembre de 1970, mediante Decreto Ejecutivo N°. 1043² correspondiente al Registro Oficial del Órgano del Gobierno del Ecuador de la Administración del Dr. José María Velasco Ibarra, Presidente de la República de aquel entonces.

Esta entidad ejerce jurisdicción y es responsable de la administración, mantenimiento, explotación y desarrollo del Puerto Comercial de Esmeraldas.

El 14 de Julio del 2004, el Puerto de Esmeraldas fue entregado en Concesión por el lapso de 25 años, para la ocupación y uso de sus instalaciones operativas al Consorcio Puerto Nuevo Milenium S. A, correspondiéndole a la parte administrativa del puerto vigilar se

² Registro Oficial, 22 de enero de 1971, CAPITULO I

diera cabal cumplimiento al contrato de acuerdo y sujeto a los términos y condiciones respectivas.

En el año 2007 se conformó el Comité Pro Defensa del Puerto, al que se sumaron varias organizaciones, cuerpos colegiados, la Universidad de Esmeraldas, en sí toda la comunidad, quienes observaron el incumplimiento de los términos por parte de la empresa concesionaria, insistiendo durante 3 años la terminación de dicho contrato que no favorecía al pueblo esmeraldeño.

Es así como en el año 2010 la empresa concesionaria aceptó la terminación mutua del contrato, oficializada mediante Resolución APE-DIR-2010-059 de fecha 18 de junio 2010, finalmente el 15 de julio del 2010, se convirtió en una fecha histórica para Autoridad Portuaria de Esmeraldas ya que asume la administración y operación del puerto; actualmente las actividades se desarrollan normalmente; con la convicción y decisión de todos sus actores de seguir adelante y que los beneficios que se generen se reviertan en oportunidades de trabajo para los esmeraldeños y esmeraldeñas.

LINEA DE TIEMPO



MARCO LEGAL

NORMA SUPREMA - CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Artículos. 147 (5-13), 261 (10), 276(5), 284, 285, 304, 308, 313, 314, 316, 337, 340, 375, 394, 414, 415, 418.

LEYES ORDINARIAS

- Ley General de Puertos³
- Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional ⁴
- Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial⁵ .
- Código de Trabajo⁶
- Código Orgánico Administrativo⁷
- Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado⁸
- Ley Orgánica de Servicio Publico ⁹

NORMATIVAS

- Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador ¹⁰ .
- Normativa tarifaria para los Puertos Comerciales del Estado¹¹ .
- Normativa, Niveles Tarifarios Autoridad Portuaria de Esmeraldas ¹²
- Normas de Control Interno¹³

POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

- Jurisdicción Marítima de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas ¹⁴

POLÍTICA PORTUARIA

- Política tarifaria terminales portuarias comerciales ¹⁵

³ Decreto N° 289 , Registro Oficial 67 de 15-abr.-1976

⁴ Decreto Supremo 290, Registro Oficial 67 de 15-abr.-1976

⁵ Decreto Supremo No. 98, Registro Oficial 406 de 01-feb.-1972

⁶ Codificación 17, Registro Oficial Suplemento 167 de 16-dic.-2005

⁷ Registro Oficial Suplemento 31 de 07-jul.-2017

⁸ Ley 73, Registro Oficial Suplemento 595 de 12-jun.-2002

⁹ Registro Oficial Suplemento 294 de 06-oct.-2010

¹⁰ Resolución Ministerial N°60, Registro Oficial 732 de 13-abr.-2016

¹¹ Resolución de la Marina Mercante 34, Registro Oficial 706 de 18-nov.-2002

¹² Resolución Ministerial 46, Registro Oficial Suplemento 724 de 01-abr.-2016

¹³ Acuerdo de la Contraloría General del Estado 39, Registro Oficial Suplemento 87 de 14-dic.-2009

¹⁴ Resolución de la Marina Mercante 76, Registro Oficial 426 de 04-oct.-2001

¹⁵ Resolución Ministerial 42, Registro Oficial 247 de 16-jul.-2020

REGLAMENTOS Y DECRETOS EJECUTIVOS

REGLAMENTOS:

- Reglamento de reclamos de usuarios de los Puertos Comerciales ¹⁶
- Reglamento tarifario de las Autoridades Portuarias ¹⁷
- Reglamento de Operaciones de Autoridad Portuaria de Esmeraldas ¹⁸
- Reglamento General de la Actividad Portuaria ¹⁹
- Reglamento a la Actividad Marítima ²⁰
- Reglamento de Gestión Organizacional de Autoridad Portuaria Esmeraldas ²¹
- Reglamento a la Ley Orgánica de Servicio Público ²²
- Reglamento Interno de APE ²³

DECRETOS EJECUTIVOS:

- Decreto Ejecutivo No. 8 - Crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- Decreto Ejecutivo No. 723- Art. 2 Competencias y Atribuciones Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.
- Decreto Ejecutivo No. 857 - La Coordinación del Plan Estratégico Nacional de Transporte estará a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- Decreto Ejecutivo No. 1111 La Dirección General de la Marina Mercante y Puertos -DIGMER- pasa a ser una Dependencia Administrativa de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.
- Decreto Ejecutivo No. 990 - Crea El Comité Interinstitucional del Mar.
- Decreto Ejecutivo N° 1043, Registro Oficial del 22 de enero 1971, se crea Autoridad Portuaria de Esmeraldas
- Decreto Ejecutivo N° 109, Registro Oficial del 26 de febrero 1976, se adjudica a Autoridad Portuaria de Esmeraldas el área de terreno que constituye el Recinto Portuario.

¹⁶ Resolución de la Marina Mercante 641, Registro Oficial 62 de 09-nov.-1998

¹⁷ Resolución de la Marina Mercante 54, Registro Oficial Suplemento 885 de 03-mar.-1988

¹⁸ Resolución de la Marina Mercante 579, Registro Oficial 349 de 29-jun.-1998

¹⁹ Decreto Ejecutivo 467, Registro Oficial 97 de 13-jun.-2000

²⁰ Decreto Ejecutivo 168, Registro Oficial 32 de 27-mar.-1997

²¹ Acuerdo Ministerial 1, Registro Oficial 590 de 14-may.-2009

²² Decreto Ejecutivo 710, Registro Oficial Suplemento 418 de 01-abr.-2011

²³ Resolución N° MDT-DRTSP1-2016-0611-R2-LR, 19 de enero del 2016

- Decreto Ejecutivo No. 78 del 15 de junio 2021 – Creación de Directorios de las Autoridades Portuarias del Ecuador y designación del Gerente General.

RESOLUCIONES

- Resolución No. 641, Resolución No. SPTMF 354312.

FACULTADES

Son facultades de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas:

- Gestionar el adecuado desarrollo de las actividades relacionadas al servicio portuario.
- Aplicar tarifarios para los servicios que se brindan.

COMPETENCIAS

Las competencias de Autoridad Portuaria de Esmeraldas se centran en planear, construir, mejorar, financiar, administrar y mantener los terminales marítimos y fluviales a su cargo (Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional) Capítulo 1, artículo 3.

ATRIBUCIONES

Son atribuciones de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas:

- Utilizar y asignar el uso de los servicios y de las facilidades de los puertos.
- Coordinar y regular las operaciones de dichos servicios y facilidades.
- Establecer el régimen administrativo y de control del servicio portuario.
- Aplicar las leyes portuarias y reglamentos referentes al uso de los servicios y facilidades.
- Recaudar las tasas relativas a los servicios que presten de conformidad con el Reglamento tarifario.

ROL

Autoridad Portuaria de Esmeraldas, es una entidad Estatal que opera y administra el Puerto comercial de Esmeraldas; gestiona y provee servicios portuarios, que cubren las necesidades con efectividad a los exportadores e importadores de la zona de influencia del Ecuador en beneficio del desarrollo del sector productivo y de la población nacional.

1.2 Diagnóstico institucional

PLANIFICACIÓN

Autoridad Portuaria de Esmeraldas, es una entidad Estatal que opera y administra el Puerto comercial de Esmeraldas, y adscrita al Ministerio de Transportes y Obras Públicas y es este ministerio quién de manera oficial indicó en el año 2012 mediante oficio N° MTOP-DM-12-2210-OF que se elaboraría el Modelo de Gestión de Puertos, y de esta forma podríamos contar con un lineamiento claro que determine el curso de las gestiones de APE; sin embargo este proceso no fue culminado y no se implementó un modelo de gestión.

La institución cuenta con una planificación estratégica establecida en la Herramienta GPR – Gobierno por Resultados, implementada en el año 2012, en donde se establecieron objetivos estratégicos homologados para las entidades portuarias nacionales (3), y homologados por la administración pública (3), y propio de la Institución (1), los mismos que fueron aprobados por la Subsecretaría de Transportes Marítimo y Fluvial y Ministerio de Transporte y Obras Pública.

Consta en la planificación institucional, los objetivos estratégicos de Autoridad Portuaria de Esmeraldas son los siguientes:

Objetivos Estratégicos:

- Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a los buques
- Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las cargas
- Incrementar los niveles de seguridad integral en los puertos
- Incrementar el movimiento de carga a través del Puerto de Esmeraldas
- Fortalecer las capacidades institucionales

Sobre esta base se han desarrollado los planes operativos de la institución, tomando como insumo el Reglamento de Gestión Organizacional de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, aprobado en Registro Oficial 590 de 14-may.-2009, al cual se han realizado modificaciones, debido a los cambios que se produjeron en las competencias de la

entidad, de administrador de una concesión a operador y administrador del terminal portuario, por tanto estos cambios forzaron la modificación de la gestión y la elaboración de un nuevo estatuto que hasta la presente fecha (2021) solo está aprobado la Estructura de arranque, pero sobre el cual se ha basado la planificación institucional.

Para el año 2021 los objetivos operativos establecidos fueron:

Tabla 1: Objetivos Operativos 2021

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO
Incrementar la eficiencia del Departamento Administrativo MEDIANTE la aplicación de la norma técnica de gestión documental y la digitalización de la documentación en custodia de los diferentes Departamentos.
Incrementar la eficiencia en la gestión de la Unidad de Compras Públicas MEDIANTE difusión constante a los servidores de APE de las normas emitidas por el SERCOP
DEPARTAMENTO ASESORÍA JURÍDICA
Incrementar la seguridad jurídica de Autoridad Portuaria de Esmeraldas MEDIANTE la digitalización de los procesos penales que constan en la Unidad.
DEPARTAMENTO ATENCIÓN AL CLIENTE
Incrementar el volumen de carga en APE MEDIANTE el estudio de la demanda actual, identificación de clientes potenciales e implementación de estrategias de mercado.
Incrementar el nivel de satisfacción de los clientes y usuarios MEDIANTE la ejecución de una capacitación en atención al cliente al personal que brinda servicios a usuarios externos.
DEPARTAMENTO COMUNICACIÓN SOCIAL
Incrementar la gestión comunicacional interna de la APE MEDIANTE la difusión y fortalecimiento de la identidad Institucional con la finalidad de lograr una actitud comprometida de las servidoras y servidores.
Incrementar la participación y reconocimiento de la APE en la comunidad MEDIANTE el desarrollo de actividades de difusión a través de los medios de comunicación, ferias, exposiciones y programas de visita a las instalaciones portuarias.
DEPARTAMENTO FINANCIERO
Reducir tiempos y errores en la transmisión de datos de carga y buque, MEDIANTE la automatización de validaciones previa entre sistema aduanero e Interno.
Incrementar la eficiencia de la gestión del Departamento Financiero MEDIANTE la aplicación de un sistema integrado operativo - financiero
DEPARTAMENTO GESTIÓN TÉCNICA
Incrementar la operatividad y condiciones físicas de la infraestructura portuaria MEDIANTE el diseño de proyectos de ampliación, remodelación y mantenimientos, así como su respectiva ejecución.
DEPARTAMENTO OPERACIONES

Incrementar la operatividad y condiciones físicas de la infraestructura portuaria MEDIANTE el diseño de proyectos de ampliación, remodelación y mantenimientos, así como su respectiva ejecución.
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN
Incrementar la eficiencia en la Planificación Institucional y de la Inversión Pública de la APE MEDIANTE la aplicación de métodos de seguimiento a la gestión de los elementos de planificación institucional.
DEPARTAMENTO SEGURIDAD INTEGRAL
Reducir los impactos ambientales negativos que pueden generar las actividades de operaciones, dragado y mantenimiento MEDIANTE los planes de acción emergentes aprobados por el Ministerio del Ambiente.
Reducir los riesgos del trabajo MEDIANTE la implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional en la instalación portuaria.
Incrementar el nivel de seguridad del Puerto Comercial de Esmeraldas MEDIANTE la ejecución del Plan de Protección de la Instalación Portuaria, que contemple la implementación del Sistema de Vigilancia electrónica, controles de acceso electrónico peatonal - vehicular y cerco perimetral.
DEPARTAMENTO TALENTO HUMANO
Incrementar la eficiencia del talento humano de APE MEDIANTE la implementación del plan estratégico de mejora del clima laboral, socialización de normas internas, aplicación de sistema de controles sancionatorios.
DEPARTAMENTO TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN
Incrementar la eficiencia en la gestión tecnológica de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas MEDIANTE el desarrollo de nuevas aplicaciones e implementación de nuevas tecnologías.

Fuente: Gobierno por Resultados, PAC ²⁴ 2021

Los seguimientos a la planificación estratégica y operativa se realizan a través de las siguientes herramientas informáticas:

- Módulo de Planificación del sistema ADPIN, sistema de uso interno, en el cual se registran metas, productos, indicadores y los resultados alcanzados en cada periodo.
- Gobierno por resultados
- Sistema integrado de Planificación e Inversión Pública.

Anualmente la Planificación operativa de la institución supera los montos de asignación presupuestaria, puesto que debido a la progresiva reducción de los ingresos institucionales

²⁴ Plan anual comprometido

cada vez la brecha entre la necesidad y lo asignado se hace más grande, lo que ocasiona un desfinanciamiento del POA:

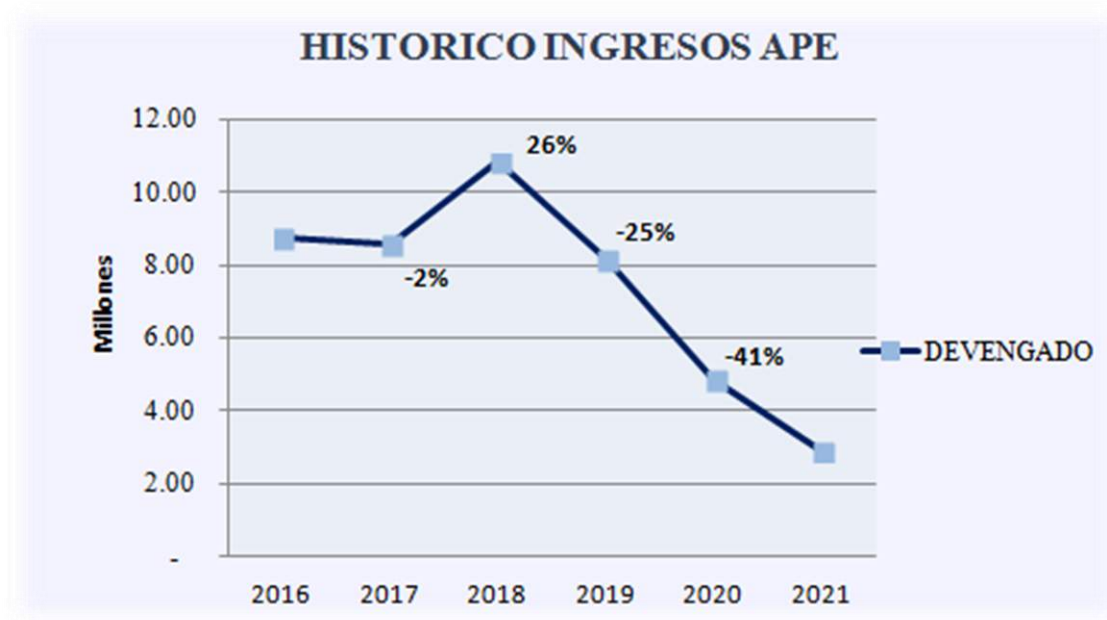
Evolución del presupuesto:

Autoridad Portuaria de Esmeraldas ha venido registrando los siguientes valores como ingresos devengados por los servicios portuarios, como se puede apreciar los ingresos han tenido una caída en el paso de los 6 años analizados teniendo su caída más baja el año 2020, con un 41% de reducción referente al año 2019.

Tabla 2: Histórico de ingresos APE

AÑO	2016	2017	2018	2019	2020	2021
DEVENGADO	8,755,950.13	8,584,391.82	10,821,706.44	8,168,819.04	4,842,344.79	2,900,668.58
% VARIACIÓN		-2%	26%	-25%	-41%	

Fuente: Departamento Financiero APE. 2021 datos hasta 22 de octubre del 2021

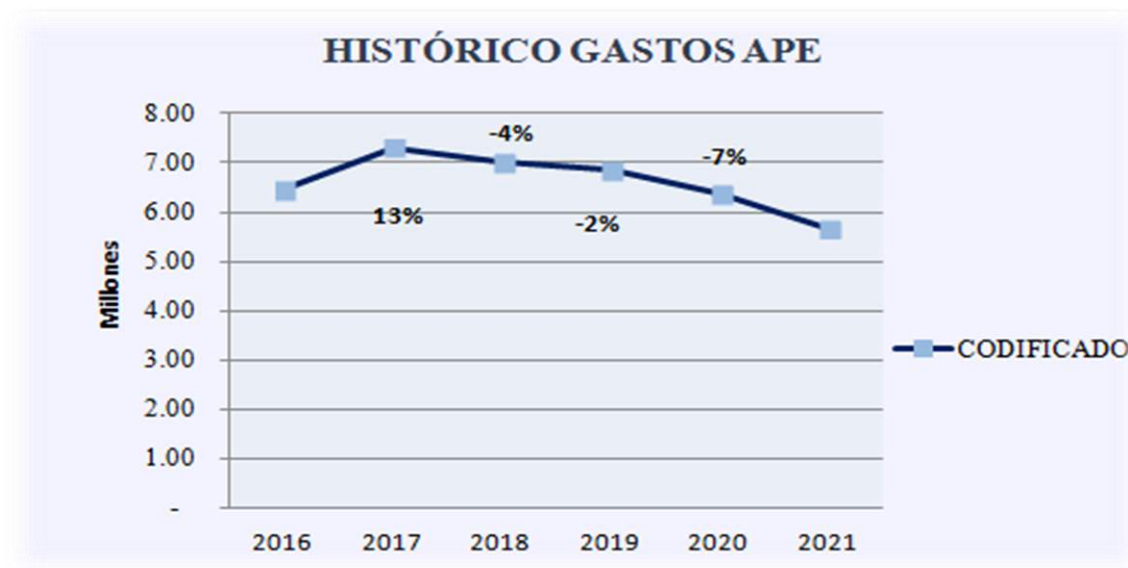


En relación al presupuesto de gastos permanentes la situación ha sido la siguiente con respecto de los valores asignados para la institución:

Tabla 3: Histórico de asignaciones gastos APE

AÑO	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CODIFICADO	6,458,536.26	7,315,142.63	7,028,892.07	6,859,531.40	6,369,601.66	5,677,713.00
% VARIACIÓN		13%	-4%	-2%	-7%	

Fuente: Departamento Financiero APE.. 2021 datos hasta 22 de octubre del 2021



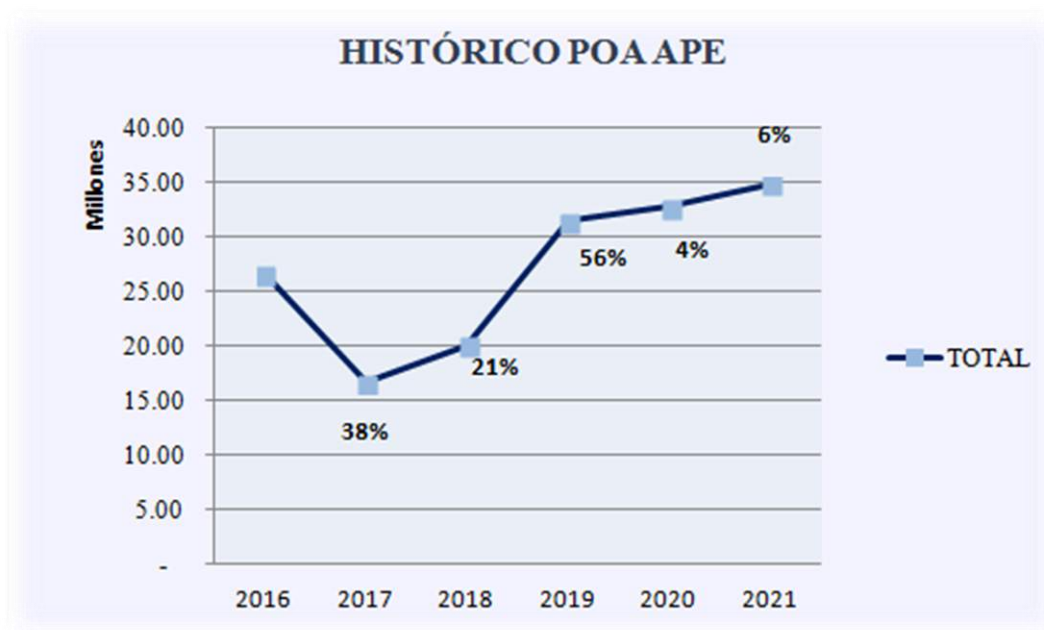
Planes anuales operativos:

Referente a las necesidades institucionales planteadas en los planes operativos de cada año dentro del periodo analizado, se observa que anualmente el valor total de las necesidades institucionales han ido en aumento, como se observa a continuación:

Tabla 4: Total POA Institucional

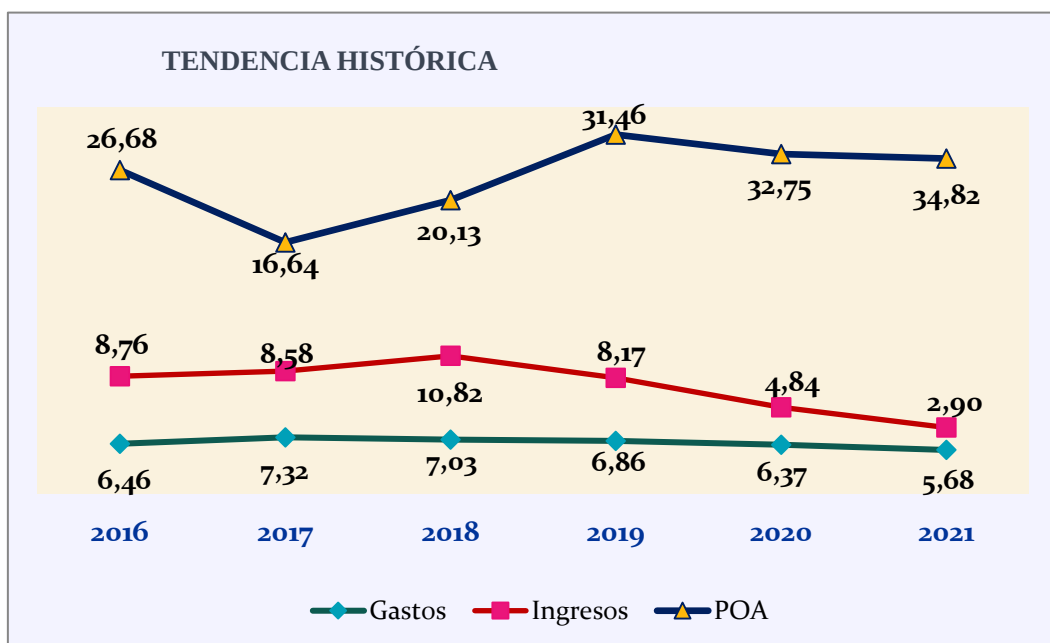
AÑO	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL	26,683,822.36	16,636,955.57	20,131,062.16	31,458,381.73	32,750,458.20	34,820,382.49
% VARIACIÓN		-38%	21%	56%	4%	6%

Fuente: Departamento de Planificación APE.



Fuente: Planificación

La tendencia histórica se demuestra gráficamente a continuación:



Fuente: Planificación

De acuerdo a las asignaciones recibidas ha sido una constante que el Plan Operativo Institucional de la institución se encuentre desfinanciado, existiendo a la fecha necesidades que no pueden ser atendidas por falta de recursos.

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

Las unidades administrativas de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, tienen una buena interrelación lo que permite la consecución de los objetivos institucionales, los procesos de la institución son:

- **Procesos gobernantes** encargados de emitir políticas, directrices, planes estratégicos, normas, procedimientos, acuerdos y resoluciones para una adecuada administración y ejercicio de la representación legal de la institución.
- **Procesos agregadores de valor o misionales**, responsables de generar el portafolio de productos y servicios destinados a usuarios externos y permiten cumplir con la misión institucional y los objetivos estratégicos.
- **Procesos habilitantes**, se clasifican en procesos de asesoría y procesos de apoyo, están encaminados a generar productos de asesoría y apoyo logístico para producir el portafolio de productos institucionales demandados por los procesos gobernantes, por los agregadores de valor y por ellos mismos.

Autoridad Portuaria de Esmeralda está en proceso de implementación de acuerdo a la Estructura de Arranque correspondiente a las Autoridades Portuarias de Esmeraldas, Guayaquil, Manta y Puerto Bolívar, aprobada por el Ministerio de del Trabajo mediante Oficio No. MDT-SES-2018-0059 de fecha del 03 de julio de 2018.

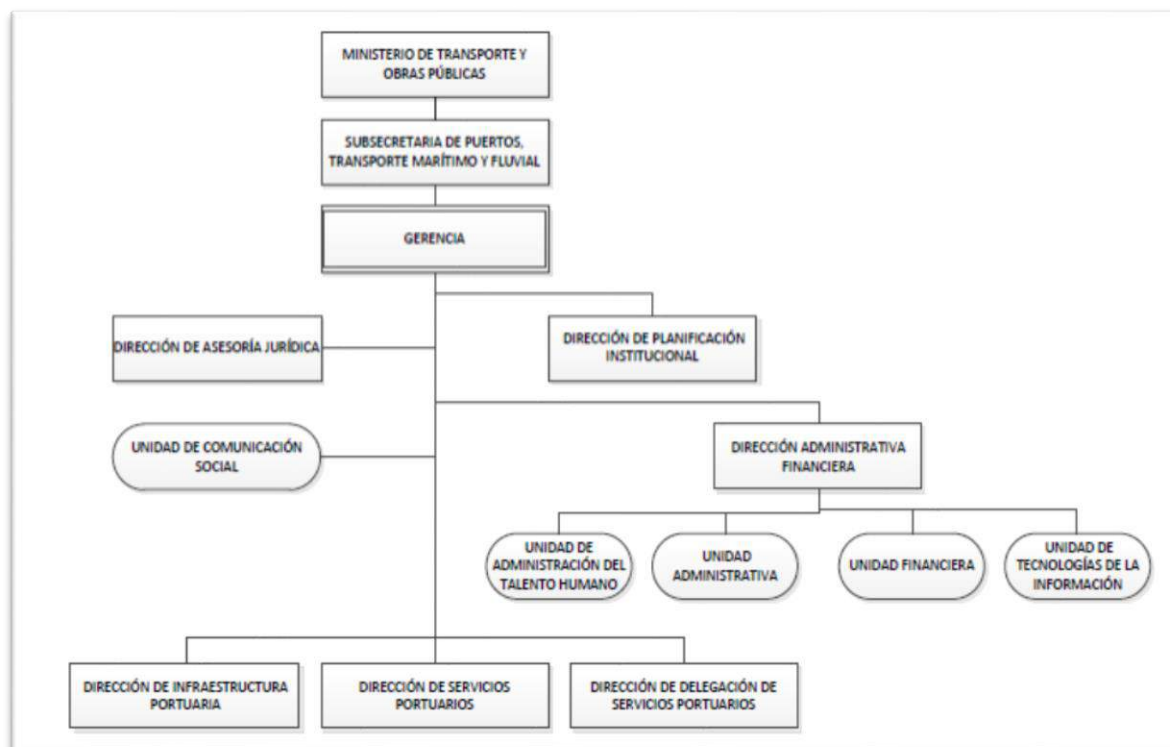
Está orientada hacia la satisfacción de las necesidades y expectativas de los usuarios mediante el diseño de procesos de alto valor agregado; es un modelo de estructura administrativa.

Estructura organizacional vigente.

La estructura organizacional por procesos de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, se alinea con su misión, visión, modelo de gestión y se sustenta en el enfoque de procesos y productos, con el propósito de asegurar su ordenamiento orgánico con su Ley de Creación, en la Ley del Régimen Administrativo Portuario Nacional, en el Decreto Ejecutivo No 1111 en la Resolución No SPTMF 001 de 05 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, que constituye la base de sus atribuciones y ámbito de competencia.

Ilustración I: Estructura organizacional APE

Fuente: Estatuto orgánico



TALENTO HUMANO

En la actualidad existen 202 servidores bajo el régimen Código de Trabajo y 65 servidores bajo el régimen LOSEP, los cuales están distribuido para dar cumplimiento a los objetivos institucionales, pero existe la necesidad de activar las vacantes de puestos donde se ejecutan actividades estrictamente necesarias para el normal funcionamiento de la entidad: vacante con partida individual # 50 (Jefe Administrativo); vacante con partida individual # 15 (Contador- Responsable de Compras Públicas), las cuales ya han sido devengada y así se dio cumplimiento a lo que señala la Disposición General Séptima Acuerdo MDT-2018-185.

Adicional las partidas individual # 20 correspondiente al puesto de TESORERO; y partida individual # 75 correspondiente al puesto de ANALISTA DE RECURSOS HUMANO 3, Partida individual # 425 correspondiente al puesto de OFICIAL DE PROTECCION DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (OPIP) están vacantes pero deben ser ocupadas por motivo que son puestos donde se ejecutan actividades estrictamente necesarias para el normal funcionamiento de la entidad.

La UATH administra, gestiona y controla los subsistemas del talento humano, a través de las políticas, normas y procedimientos que se establecen en la Ley Orgánica de Servicio Público LOSEP y su Reglamento General como son el subsistema de planificación de talento humano, clasificación de puestos, selección de personal, de la formación y capacitación, de la evaluación del desempeño garantizando su desarrollo integral, y del proceso interno Seguridad y Salud Ocupacional, a fin de asegurar a las y los servidores públicos en derecho a prestar sus servicios en un ambiente adecuado y propicio que garantice su salud ocupacional, comprendida ésta como la protección y mejoramiento de la salud física, mental, social y espiritual desarrollando programas integrales.

De acuerdo a estos parámetros el personal que desarrollo sus funciones en cada puesto en APE ha sido el idóneo con base al proceso de selección que se ha llevado a cabo, generando y subiendo la información a la plataforma tecnológica dando cumplimiento a la normativa respectiva, en todos sus procesos hemos sido incluyentes.

El plan institucional de capacitación se genera por efecto del proceso de detección de necesidades de capacitación del personal, teniendo directa relación con el desarrollo de competencias técnicas y conductuales, la misma que se asocian a las características de especificidad de los puestos y de los procesos en los que interviene. Por factores económicos no se ha podido ejecutar al 100% su cumplimiento.

Se respeta y se promueve el empoderamiento y participación de mujeres en espacios de toma de decisiones.

Forman parte del personal de portuaria personas con capacidades especiales dando cumplimiento al Art. 64 de la LOSEP, es decir el 4% del total de servidores o servidoras, bajo el principio de no discriminación, asegurando las condiciones de igualdad de oportunidades en la integración laboral.

TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

En lo referente a infraestructura Tecnología no adecuada actualmente Autoridad Portuaria de Esmeraldas, no cuenta con tecnología actualizada ni equipos de seguridad tecnológica perimetral de manera que se tenga una infraestructura adecuada a las necesidades, buscando el menor impacto económico, salvaguardando la información y garantizando la continuidad del negocio.

Actualmente Autoridad portuaria de Esmeraldas cuenta con equipos informáticos con más de 8 años de vigencia tecnológica los cuales ya no prestan los mismos beneficios con la tecnología actual, en cuanto a rendimiento sistemas operativos con antivirus que protejan la información de ataques informáticos, de manera que resulta difícil tener la información de manera adecuada y segura.

Autoridad Portuaria de esmeraldas no cuenta con equipos de seguridad informáticos “UTM, Firewall”, de manera que se encuentra vulnerable ante cualquier ataque informático para evitar perdida de información de suma importancia

Referente a Seguridad de vigilancia mediante cámaras de seguridad actualmente Autoridad Portuaria Esmeraldas cuenta con 30 cámaras de video vigilancia ubicadas en puntos estratégicos dentro del recinto portuario, de igual manera se requiere contar con muchos más equipos de video vigilancia para cubrir con todos puntos importantes vulnerables dentro de la institución a fin de tener una seguridad óptima..

PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS

Desde el 2012, dentro de la herramienta GPR, se establecieron los procesos clasificados por Sustantivos y Adjetivos, los que forman parte directa de los servicios que brinda Autoridad Portuaria de Esmeraldas, y los que sirven como apoyo para que la gestión de los servicios brindados sean los más óptimos. Se cuenta con un catálogo de procesos, donde periódicamente se evalúa su desempeño, se pueden identificar procesos a mejorar y procesos comatosos que por algún motivo no pueden llegar al desempeño correspondiente, los procesos son ágiles y se han venido simplificados con la finalidad de mejorar la atención, a continuación detallo 2 procesos que se han simplificado y mejorado:

- Control de acceso
- Despacho de mercadería para exportación

La institución cuenta con levantamiento de procesos desarrollados por cada departamento como proyectos dentro de la herramienta GPR, existe un manual de procesos que data del año 1996, con el que se realizan las operaciones, no se ha podido realizar un Manual de Procesos integral, debido que desde el 2012 se viene desarrollando el procesos de Estructura Orgánica para todos los puertos marítimo, sin aun concluir dicho proceso, por

lo que no se cuenta con los elementos finales aprobados que permitan iniciar un levantamiento oficial.

Procesos seleccionados para mejora

Sustantivo

<u>Organización</u>	<u>No.</u>	<u>Proceso</u>	<u>Importancia</u>	<u>Desempeño</u>	<u>Seleccionados para Mejora</u>	<u>Diagnosticado</u>
Atención al Cliente y Comercialización	P005	Atención y seguimientos de quejas y sugerencias de clientes	Alta	Bueno	✓	✓
Gestión Técnica (infraestructura y mantenimiento)	P005	Evaluación de las condiciones y reparación de daños de la infraestructura, superestructura, mobiliario, equipos móviles y estacionarios bajo responsabilidad del Departamento.	Vital	Bueno	✓	✓!
Gestión Técnica (infraestructura y mantenimiento)	P007	Actualización del Manual y Ficha Técnica de la infraestructura portuaria.	Alta	Bajo	✓	✓

Adjetivo

<u>Organización</u>	<u>No.</u>	<u>Proceso</u>	<u>Importancia</u>	<u>Desempeño</u>	<u>Seleccionados para Mejora</u>	<u>Diagnosticado</u>
Tecnología de la Información y Comunicación	P001	Investigación, análisis y desarrollo de nuevas tecnologías.	Vital	Bajo	✓	✓

2. Análisis situacional

2.1 Análisis del contexto

POLÍTICO

Autoridad Portuaria de Esmeraldas que tiene como ente rector tiene al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quien a través de la Subsecretaría de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial controla el desarrollo de las actividades relacionadas al servicio portuario.

La Constitución establece la construcción de un “sistema económico justo, democrático, productivo, solidario y sostenible, basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo” (art. 276), en el que los elementos de transformación productiva se orienten a incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento, la inserción estratégica en la economía mundial y la producción complementaria en la integración regional; a asegurar la soberanía alimentaria; a incorporar valor agregado con eficiencia y dentro de los límites biofísicos de la naturaleza; a lograr un desarrollo equilibrado e integrado de los territorios;

a propiciar el intercambio justo en mercados y el acceso a recursos productivos; y a evitar la dependencia de importaciones de alimentos (art. 284).

El Programa de Gobierno 2021-2025 a través del Plan de Creación de Oportunidades, se ha desarrollado en base a los principios de libertad, democracia, Estado de derecho, igualdad de oportunidades, solidaridad, sostenibilidad y prosperidad, en cumplimiento de lo que determina el COPLAFIP²⁵, en este Plan se organiza en 5 ejes programáticos: Económico, Social, Seguridad Integral, Transición Ecológica e Institucional. (Plan, 2021 - 2025) .

En la ruta de las políticas públicas que se han trazado se hace referencia a temas de relevancia para el Ecuador y cuenta con una o más metas asociadas que posibilitarán el seguimiento y la evaluación permanente para su cumplimiento.

ECONÓMICO

El entorno económico que rodea la situación de la institución se caracteriza se ha tornado complejo en los últimos años ocasionada por una crisis económica que inició aproximadamente en el año 2015 y que se ha ido agudizando año a año, a más de que en el 2016 se presentó el terremoto del 16 de abril, que complicó más el panorama en el que se encontraba el Ecuador y en especial las zonas afectadas: Esmeraldas y Manabí. Con las graves consecuencias derivadas de este desastre natural, se impulsaron acciones en pro de la reactivación de las zonas afectadas.

Año 2020 se enfrenta el mundo a una pandemia mundial y esto agudizó aun más los problemas económicos a tal punto que entre marzo y diciembre del 2020, el BCE estimó que por efectos del COVID-19 la economía ecuatoriana decreció en un 6.44% (Plan, 2021 - 2025) producto de la reducción de plazas de trabajo en el sector del comercio al por mayor y menor, el cual registró una disminución de 98.399 puestos, según consta en el impacto económico del Plan Creando Oportunidades.

El comercio internacional

Los efectos al transporte marítimo internacional han sido fuertes, en septiembre de 2020 mover un flete de China a Estados Unidos costaba USD \$4.469 mil. Un año después cuesta USD \$20.615 mil. En un año el precio se ha más que cuádruplicado.

²⁵ Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas

Detrás del espectacular aumento del valor de los fletes marítimos está la llamada "crisis de los contenedores", es decir, una insólita escasez de espacio disponible para transportar los productos de Asia a Occidente.

El incremento vertiginoso del precio de los fletes se debe a una multiplicidad de factores, la gran mayoría de ellos asociados con la pandemia, y aún no está claro hasta cuándo pueda extenderse esta crisis, a la cual se le ha catalogado como la mayor crisis marítima de la historia.

Entre los factores principales de esta crisis se señala a la escases de contenedores, pero a esto se suman los atascos que existen en los mayores puertos internacionales y los cierres temporales de algunos terminales marítimos chinos debido a las estrictas medidas para controlar la pandemia de covid-19. (Barria, 2021)

Esta falta de contenedores se debe a que el tránsito de los mismos se realizó de Asia a Occidente y a varios puertos de Europa, pero llegó la pandemia y estos terminales restringieron o suspendieron sus operaciones, los contenedores se quedaron represados y no pudieron ser cargados con productos y volver a Asia para recoger nueva mercadería, lo que ha ocasionado que mucha carga esté actualmente en espera por largos periodos de tiempo para poder ser embarcada en una unidad de carga.

Otro factor importantes son las interrupciones en la fluidez del transporte marítimo, debido a la temporada tifones que se han presentado en Asia, obligando a reducir y suspender las operaciones en varios puertos en China, tomando en cuenta que este país tiene 8 de los 10 puertos más activos del mundo, que están funcionando a una capacidad mucho menor de lo normal; el mercado marítimo tiene un efecto cadena, y todo esto ha generado una congestión de barcos que esperan en largas filas poder desembarcar sus mercancías creando cuellos de botella en los mayores puertos internacionales del mundo.

La pandemia ha provocado todo tipo de desajustes en la cadena de suministros que van desde la escasez de materias primas o mano de obra, hasta la falta de espacio en los buques de carga y en los terminales marítimos.

Gran parte de esta situación es una resaca del año pasado. Cuando las empresas disminuyeron sus compras en medio de los confinamientos, muchas firmas transportistas redujeron también sus operaciones.

Pero cuando este año resurgió la demanda en muchas partes del mundo, argumentan los expertos, el sistema de transporte marítimo no estaba preparado para responder a esa reactivación.

Si a eso le sumamos el cierre temporal de terminales portuarios en China o el cierre de fábricas en países como India, Vietnam o Bangladesh por la pandemia, el panorama se complica.

Alrededor del 80% de los bienes que consumimos en el mundo se transportan por vía marítima, según estimaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

Por eso, si las tarifas de los contenedores suben demasiado, terminarán afectando a los consumidores y a empresas que no tienen gran poder de negociación como las que operan en el Puerto de Esmeraldas, ya que no tienen grandes volúmenes para atraer la mirada de las líneas navieras y son presa también de esta desesperada crisis.

El precio de transporte de un contenedor entre Shangay y América Latina era de un promedio de \$2.000 USD ahora se ubica en aproximadamente \$7.000, esto según estimaciones del BID – Banco Interamericano de Desarrollo. (Barria, 2021)

Inversión estatal

En promedio, más de una centena de productos ecuatorianos salen del Terminal Portuario de Esmeraldas; entre los principales están de aceite de palma y astilla de eucalipto.

A pesar de este movimiento económico, que genera más de 4.000 empleos directos y 10.000 indirectos, Esmeraldas es una de las zonas más olvidadas del país.

Así, apenas ha recibido cerca del 0,5% del Producto Interno Bruto (PIB); es decir, alrededor de \$500 millones entre transferencias a sus gobiernos locales durante los últimos años.

Por ejemplo, en 2020, el presupuesto ejecutado detalla que los municipios esmeraldeños recibieron \$52,28 millones, la prefectura sumó \$27,59 millones y las juntas parroquiales llegaron a \$9,12 millones.

De acuerdo con un informe del **(BID)**, esta provincia tiene más del 60% de su red vial en mal estado y una dotación precaria de servicios básicos como agua y saneamiento.

“Los puertos, que deberían representar el motor de la reactivación en épocas de crisis, están en problemas por falta de inversión básica” lo señala una nota de prensa publicada el 14 de septiembre del 2021. (Hora, 2021)

SOCIAL

Esmeraldas, antes de la pandemia, estaba incluida entre las regiones con más pobreza en el país, a la par de Bolívar, Chimborazo, Cotopaxi.

Aunque no hay datos actualizados desde el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC), menos de dos de cada diez esmeraldeños tiene un empleo adecuado, es decir, con un ingreso de al menos \$400 mensuales. (JS)

En cuanto a la población de la provincia tenemos:

Tabla 5: Población total Provincia de Esmeraldas

POBLACIÓN	NÚMERO	PORCENTAJES
MUJERES	241,064	49,08
HOMBRES	249,564	50,8
TOTALES	491,168	100

Fuente: INEC: CENSO 2010

La Población Económicamente Activa del Cantón Esmeraldas según el censo del INEC año 2010 corresponde a 74.701 personas, de las cuales 44.311 son hombres y 30.390 son mujeres, al realizar una comparación a fin de determinar la diferencia entre la cantidad de hombre y mujeres con actividades económicas, tenemos que los hombres superan con un 31,42% a las mujeres.

Por otro lado la población económicamente inactiva es de 72.816 personas con 26.314 hombres y 46.502 mujeres, en contraposición con lo que ocurre en la PEA tenemos que las mujeres inactivas superan a los hombres con el 76,72% de la población, cabe resaltar que de acuerdo a la metodología para el cálculo de este indicador, las mujeres que desempeñan labores domésticas o incluso colaboran en las actividades agrícolas entre otras no son incluidas dentro de la población económicamente activa, en este rubro además se encuentran personas impedidas de trabajar por discapacidad, jubilados, estudiantes etc., los cuales no realizaron o no buscaron desempeñar una actividad, durante el periodo en referencia.

Los resultados del Censo de Población y Vivienda del 2010, muestran que las actividades económicas que general mayor empleo se encuentran dentro del sector primario siendo la actividad más representativa la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca con el 27,98%, seguida por el comercio (11,80%) y con mucha diferencia la enseñanza (5.88%), industrias manufactureras y el transporte y almacenamiento; el comercio al por mayor y menor; administración pública y defensa. Otras actividades que tienen gran incidencia en el desarrollo tecnológico y de comunicaciones tienen una participación muy pequeña. (Prefectura, 2015-2025)

Identificación de las cadenas productivas.

El Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Esmeraldas ha realizado estudios que han permitido desde el 2011 identificar cadenas productivas y rubros priorizados con el fin de potenciarlas como cadenas de valor y apoyar el cambio de la matriz productiva considerando que el país, la región y la provincia requiere urgentemente un modelo de gestión que permita optimizar los recursos económicos, financieros y las capacidades locales. Los ejes transversales sobre los cuales se aseguraba el cambio de la matriz productiva eran: soberanía alimentaria; incentivos de emprendimientos que permitan el acceso a créditos productivos y densificar la red vial regional y provincial que facilite la integración de áreas de desarrollo productivo y consolide las diferentes cadenas de valor, y optimice la capacidad subutilizada que dispone la provincia. (Prefectura, 2015-2025)

Las cadenas productivas identificadas por el GADPE fueron las siguientes:

- Cacao
- Pesca artesanal
- Turismo
- Ganadería
- Madera
- Maracuyá
- Coco

Sin embargo los esfuerzos por la reactivación de estos sectores han tenido efectos casi nulos y no se ha podido visualizar y materializar el establecimiento formal de cadenas productivas sobre estos productos.

Infraestructura para el fomento productivo.

En la provincia de Esmeraldas se cuenta con varias infraestructuras de apoyo a la producción que se detallan a continuación:

Puerto Artesanal Pesquero de Esmeraldas, Puerto Comercial de Esmeraldas, Terminal Petrolera de Balao, Puerto de San Lorenzo, Aeropuerto Carlos Concha, plantas de Hielo ubicadas en los Cantones San Lorenzo, Eloy Alfaro, Rio Verde, Esmeraldas, Atacames y Muisne, algunos ejes viales primarios, secundarios y terciarios.

La provincia presenta un alto potencial para el desarrollo de actividades agro productivas, pues dispone de una base económica suficiente que actualmente se encuentran sub ocupada (puerto, aeropuerto, vías, entre otros) e infraestructura y condiciones privilegiadas para el comercio y promociones comerciales reales en torno a las cadenas de cacao, café, cárnicos, madera, palma, pesca artesanía y turismo.

CULTURAL

La provincia de Esmeraldas según últimos datos, el 46,5 % de los esmeraldeños son mestizos, seguidos de los negros con el 43 %, Autoridad Portuaria de Esmeraldas, considerando que la Constitución establece que el Estado ecuatoriano es plurinacional e intercultural, con identidades diversas, los servicios que brinda la institución no son condicionados para ciertos tipos de clientes, por el contrario, se brinda una mayor atención y asesoramiento a los pequeños exportadores e importadores que inician sus pasos dentro del comercio exterior, en lo que respecta a la selección de personal para laboral dentro de la institución, se cumple con lo establecido en la constitución, dando prioridad y un plus adicional a las consideradas minorías en temas étnicos y culturales, para de esta forma aportar al mandato constitucional y reducir las brechas existentes de género, generacionales, étnico-culturales, sociales y económicas, y orientar la gestión institucional hacia el fortalecimiento de la interculturalidad, como principio básico para el afianzamiento de la democracia inclusiva y la garantía de derechos.

TECNOLÓGICO

Autoridad Portuaria de Esmeraldas cuenta con un SOFTWARE INTEGRAL OPERATIVO, ADMINISTRATIVO, FINANCIERO PORTUARIO; el sistema informático integrado es un conjunto de sistemas de información que permite la interacción de todas las operaciones de la entidad, funciona como un sistema global y aunque pueda tener menús modulares es toda una integración con la información que se maneja en la entidad, es decir, un único programa con acceso a una base de datos descentralizada, cuyo propósito es apoyar a los clientes que requieren de los servicios portuarios, así como también al personal que realiza sus funciones asignadas al uso de la información, dar tiempos rápidos de respuesta a sus problemas con un manejo de la información que permite la toma rápida de decisiones y minimizar los costes.

Esta institución siempre se encuentra implementando mejoras continuas en sus procesos, sin dejar a un lado soluciones tecnológicas apegadas a las necesidades y exigencias del entorno; por lo que el uso del SOFTWARE INTEGRAL OPERATIVO, ADMINISTRATIVO, FINANCIERO PORTUARIO sirve para mejorar la calidad de los servicios internos y externos, integración de datos, atención al cliente, obtener información rápida y confiable a sus usuarios.

2.2 Análisis sectorial y diagnóstico territorial

SECTOR TRANSPORTE

El transporte, es un eje transversal que comprende el soporte físico para que se realicen las actividades productivas, es fundamental para la dinamización de la economía, permite el acceso a la educación, a los servicios de salud, a los lugares de trabajo, facilita la realización de diversas actividades necesarias para el desarrollo social y cultural, ya que permite la conectividad con las demás zonas o regiones del país, así como también contribuye al turismo, facilitando el acceso a los lugares turísticos en menor tiempo y con menores costos operacionales.

Por lo antes expuesto y por ser el MTOP, la institución rectora del sector Transporte, es indispensable realizar una planificación que formule objetivos sectoriales, con la finalidad de reducir las brechas existentes entre la situación actual y la deseada, fundamentada en las particularidades propias del territorio de intervención. En este sentido, el artículo 15 del Reglamento al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas de 11 de enero de 2018, estipula que la Secretaría Nacional de Planificación y

Desarrollo, emitirá las directrices, metodología, instrumentos y demás regulaciones necesarias para la formulación, reporte y validación de la planificación sectorial, en coordinación con los actores institucionales correspondientes de acuerdo al ámbito de competencia. (MTOP, 2017-2021)

Ejes de Gestión del Plan Sectorial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas 2021-2025

La gestión pública en materia de infraestructura y transporte tiene importancia estratégica para el desarrollo de los países, debido a su impacto potencial sobre el desarrollo económico y la disminución de la pobreza. De ella depende, la calidad de vida de la población, entendida desde la necesidad de vivir en un territorio donde la movilidad y el transporte generen condiciones de inclusión y acceso a la sociedad en su conjunto. En este sentido, la Constitución de la República, en su artículo 394 menciona:

“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”

En su rol de rector del Sector Transporte, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, emite políticas, regulaciones y directrices para la normalización del transporte multimodal y las ejecuta a través de las subsecretarías técnicas correspondientes y sus Entidades Adscritas, quienes cumplen y hacen cumplir las políticas emanadas del Ministerio del Sector. En tal sentido la gestión del Sector Transporte, se enfoca en los siguientes ejes estratégicos que abarca toda su competencia:

- Modelos de Gestión Sostenible.
- Desarrollo de Mantenimiento de la Infraestructura.
- Gestión del Transporte.
- Seguridad Vial (Seguridad Operacional del Transporte Vial, Marítimo y Aéreo).

FUENTE: PLAN SECTORIAL MTOP

Ilustración II: Ejes del sector del transporte



Alineación Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025

En cumplimiento a lo establecido en la constitución sobre la articulación al Plan Nacional de Desarrollo, el cual es de cumplimiento obligatorio para las instituciones públicas, Autoridad Portuaria de Esmeraldas se alinea a:

Eje 1: Económico

Objetivo: 2. *Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y la modernización del sistema financiero nacional.*

Política: 2.1 *Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras*

Eje 3: Seguridad Integral

Objetivo: 9. *Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos.*

Política: 9.2 *Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.*

Alineación Sectorial – Eje Gestión de Transporte

Autoridad Portuaria de Esmeraldas dentro los ejes de Gestión de Transporte establecidos por el MTOP, se alinea a:

- Gestión de Desarrollo y mantenimiento de Infraestructura
 - Mantenimiento y conservación
 - Ampliación de infraestructura
 - Rehabilitación de infraestructura
 - Equipamiento

EL TERMINAL PORTUARIO DE ESMERALDAS

Autoridad Portuaria de Esmeraldas, el 15 de julio del 2010, retoma las actividades administrativas y operativas del puerto comercial de Esmeraldas, se ve en la necesidad de incluir dentro de su orgánico estructural el Departamento de Atención al Cliente, el cual inicia sus actividades con una base de clientes que ya desarrollaban sus actividades a través de este puerto, cuando era operado por un gestor privado, esta particularidad fue beneficiosa ya que se retomaban las actividades con un negocio en marcha que movilizaba aproximadamente 1'000.000 de toneladas.

Adicionalmente para los años siguientes entre el 2011 y 2013 se desarrollaron varios proyectos petroleros en el oriente ecuatoriano y toda esta carga que se denominaba “carga proyecto” incrementó el movimiento de carga hasta llegar a pasar el millón de toneladas movilizadas, mientras estos números parecían alcanzar los objetivos de APE paralelamente se disimulaba un fenómeno que estaba ocurriendo, la carga contenerizada y carga general empezaba abandonar nuestro puerto comercial, los clientes hacían saber la diferencia entre las negociaciones que se podía realizar con una administración privada y una administración pública.

Para los años 2014 al 2017, ocurría un evento adicional que provocaba más pérdidas de clientes (Puerto de Manta y Puerto Bolívar dejaron de ser públicos y pasaron a ser concesionados), las insatisfacciones de los clientes por las normativas públicas

empezaron a ser más notorias, a pesar de todos los esfuerzos que se realizaban por brindar una buena y eficiente atención en los servicios portuarios, no era motivo suficiente para que nuestros clientes continúen abandonando sus operaciones en este puerto.

Entre los años 2017 al 2021, literalmente Autoridad Portuaria de Esmeraldas sobrevive dentro de las actividades portuarias con clientes que movilizan su carga a través de este puerto porque es la única opción que tienen, para sus importaciones o esporádicas exportaciones. Se han desarrollado varias estrategias desde el 2017 con la finalidad de recuperar y captar clientes, pero todos los esfuerzos se ven derrumbados al momento de negociar con una línea naviera o con clientes que prefieren disminuir costos a los beneficios cualitativos que brinda el puerto comercial de Esmeraldas.

Como único puerto público, competir con puertos como el de Manta y Guayaquil nos dejan en desventajas, que se traducen en una agonía a la gestión comercial con fuertes y graves repercusiones en la situación financiera.

Para el año 2020, se conformó un equipo de trabajo donde involucramos a los actores portuarios (importadores, exportadores, consolidadores de carga, cámaras, operadoras, agencias navieras, etc.), con la finalidad de recuperar clientes, lamentablemente la crisis sanitaria (COVID19) mundial profundizó aún más la terrible situación que venía atravesando el puerto de Esmeraldas en su volumen de carga movilizada, ya que las industrias no están operando al 100% por efectos de la pandemia COVID – 19.

FUNDAMENTOS CONCEPTUALES

Acceso portuario marítimo o fluvial.- Espacio o corredor marítimo o fluvial, natural o artificial, utilizado para permitir y facilitar el acceso y tránsito de buques y embarcaciones en un recinto portuario, el cual incluye servicios de comunicaciones, dragado y ayudas a la navegación operativa.

Actividad portuaria.- Es el conjunto de acciones que se llevan a cabo en los puertos ejecutando procesos o tareas que utilizando recursos, humanos, materiales, tecnológicos o financieros, permiten ejecutar las operaciones para atención de buques y/o cargas.

Concedente.- Autoridad competente o ente autorizado para emitir la correspondiente matrícula o permiso de operación a los Operadores Portuarios habilitados.

Convenio MARPOL.- Se refiere al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973, y su protocolo de 1978 llamado también MARPOL 73/78 y contiene seis anexos (I, II, III, IV, V y VI).

Dragado.- Consiste en obras de profundización, mantenimiento, adecuación y limpieza de sedimentos en fondos, bordes, vertientes y otras áreas marino-costeras y fluviales, con el fin de facilitar el tráfico marítimo y fluvial, mejorar las zonas de tránsito y operación de los buques y embarcaciones para permitir el acceso a los puertos o terminales portuarios.

Entidad portuaria.- Se refiere a las actuales autoridades portuarias, conforme lo establecido en la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, así como a las organizaciones que se conformaren en el futuro para la operación, administración y control en los puertos marítimos o fluviales.

Fondeadero.- Se llama fondeadero a la ubicación geo marítima o geo fluvial que determinada por la autoridad competente, por sus características de amplitud y seguridad permitan la permanencia de buques que estén a la espera de realizar operaciones comerciales, o no comerciales.

Hinterland.- Es el territorio, región o área de influencia situada detrás de un puerto, que genera la actividad comercial interna que lo afecta, de donde se recogen las exportaciones y a donde se distribuyen las importaciones.

Jurisdicción.- Área geográfica, debidamente delimitada, dentro de la cual se desarrolla actividades específicas, relacionadas al ejercicio de las atribuciones y facultades de una entidad portuaria y puerto especial.

Normativa sectorial portuaria.- Se refiere a las leyes, reglamentos, decretos, acuerdos ministeriales, resoluciones y demás normas legales y técnicas de aplicación y afectación a la prestación de servicios portuarios que se ejecuten dentro de la jurisdicción portuaria de terminales marítimos o fluviales, puertos especiales, sean estos públicos o privados.

Operador portuario.- Se refiere a la persona jurídica que debidamente matriculada y habilitada ante la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, está en capacidad de brindar los servicios portuarios establecidos en las presentes normas y para el cual está habilitado.

Operador Portuario de Buque (OPB).- Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios técnicos especializados directamente a las naves, facilitando el acceso, permanencia y salida desde una zona de servicio portuario, en entidades portuarias, sus delegatarios, puertos especiales o terminales portuarios habilitados.

Operador Portuario de Carga (OPC).- Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para la transferencia de carga que se desarrollan a bordo de las naves o dentro de un recinto portuario. Los OPC dispondrán de maquinarias especializadas, equipos, herramientas e implementos de seguridad para sus trabajadores, debidamente capacitados y especializados para su manejo.

Operador Portuario de Pasajeros (OPP).- Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para el embarque y desembarque de pasajeros, en un terminal portuario que reúna las condiciones especiales para este fin y para las naves especializadas en el transporte de personas.

Operador Portuario de Servicios Conexos (OPSC).- Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios técnicos especializados y adicionales de apoyo a la nave, carga o pasajeros.

Practicaje.- Asesoramiento en maniobras y documentos náuticos durante la realización de las operaciones de acceso a puertos y/o terminales, atraque, desatraque, cambio de fondeadero o muelle, abarloamiento, desabarloadamiento, maniobras de giro y otras maniobras en donde sea necesario asesorar al capitán de la nave o artefacto naval, o lo que determine la Autoridad Portuaria Nacional en la jurisdicción de cada entidad portuaria.

Puerto.- El conjunto de las obras de infraestructura, instalaciones, accesos, equipamientos y otras facilidades que se encuentren en la costa, localizados en zonas marino costeras específicas, que tienen por objeto la recepción, abrigo, atención, operación y despacho de embarcaciones y artefactos navales, así como la recepción, operación, almacenaje, tratamiento, movilización y despacho de las mercancías que arriben a él por vía terrestre o marítima.

Puertos Especiales.- Son aquellos puertos marítimos y fluviales con condiciones geopolíticas y geo-estratégicas especiales o porque manejen carga calificada, así como las Terminales Petroleras.

Recinto portuario.- Conjunto de espacios terrestres y acuáticos que se encuentran en una jurisdicción portuaria concretamente definida, en los que se enclavan las infraestructuras, instalaciones, equipamientos y facilidades del puerto. Incluirá, en todo caso, la línea exterior de los diques de abrigo, los accesos y las zonas exteriores determinadas para el desplazamiento y maniobras de naves o artefactos navales, tanto como todos los espacios terrestres dispuestos para los diferentes servicios a la carga, a los pasajeros y otras actividades conexas.

Servicios públicos portuarios.- Son las actividades técnicas especializadas que se desarrollan en un recinto portuario, para atender a las naves o artefactos navales, a la carga y pasajeros. Pueden ser de prestación directa, indirecta, privada, mixta o de economía popular y solidaria, a través de personas jurídicas matriculadas y autorizadas, siendo necesarios para la correcta explotación de los mismos, los principios de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

Servicios de tráfico marítimo portuario.- Es el servicio que establecido por autoridad competente procura una ordenación, coordinación y control con el objeto de dotar seguridad a la navegación y al tránsito de las naves y demás artefactos navales que realizan sus actividades en la jurisdicción de las Entidades Portuarias y Puertos Especiales.

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF).- Autoridad Portuaria y Marítima Nacional, dependiente del MTOP, a la cual le corresponde las facultades de coordinación, planificación, regulación y control técnico del Sistema Nacional de Puertos y del Transporte Acuático.

Terminal.- Unidad operativa especializada o línea de negocio portuario, dotada de una zona terrestre y marítima, instalaciones, y equipos que tienen por objeto la atención y prestación de servicios a naves o artefactos navales, carga de exportación e importación y pasajeros.

Usuario.- Persona natural o jurídica que recibe el o los servicios autorizados por la autoridad competente efectuados por parte de un operador portuario, una entidad portuaria o sus delegatarios, puertos especiales y/o un terminal portuario habilitado.

Zalsa: Zona de Apoyo Logístico SA; zona anexa al puerto que brinda servicios logísticos complementario a la actividad portuaria, especialmente ofrece zonas de almacenamiento para varios tipos de carga.

ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE CARGA

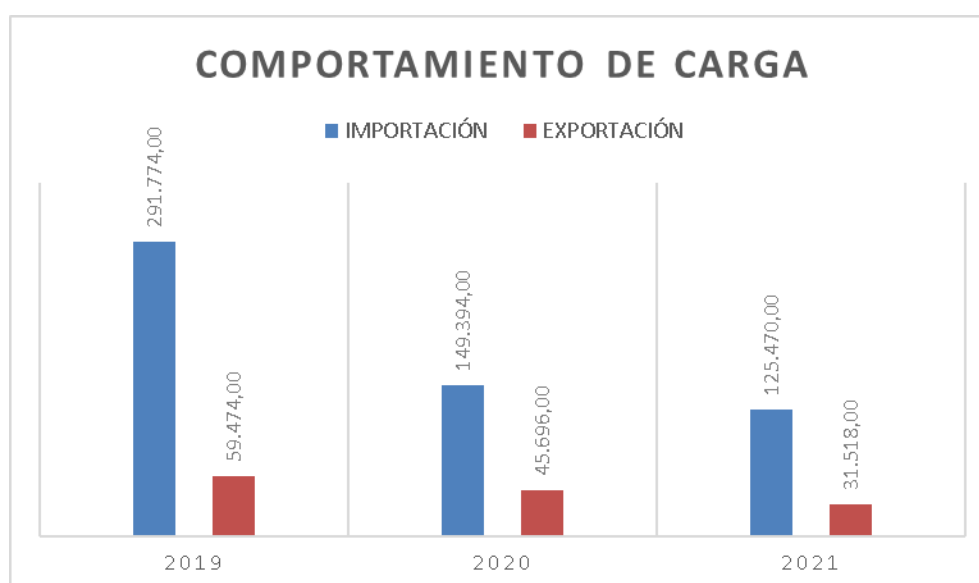
Comparativo Carga de Importación y Exportación

Tabla 6: Comparativo por tipo de carga y carga de importación y exportación

TIPO DE CARGA	2019		2020		2021	
	IMP.	EXP.	IMP.	EXP.	IMP.	EXP.
Carga General	15,013.00	68.00	5,420.00	1,953.00	154.00	1,581.00
Contenedores	39,027.00	1,279.00	14,998.00	406.00	0.00	0.00
Granel Sólido	148,831.00	37,878.00	73,620.00	0.00	70,229.00	0.00
Granel Líquido	60,811.00	20,043.00	42,110.00	43,337.00	33,217.00	29,871.00
Vehículos	28,092.00	206.00	13,246.00	0.00	21,870.00	66.00
TOTALES	291,774.00	59,474.00	149,394.00	45,696.00	125,470.00	31,518.00
	351,248.00		195,090.00		156,988.00	
VARIACIONES	%		-44.46		-19.53	

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración III: Gráfico por tipo de carga

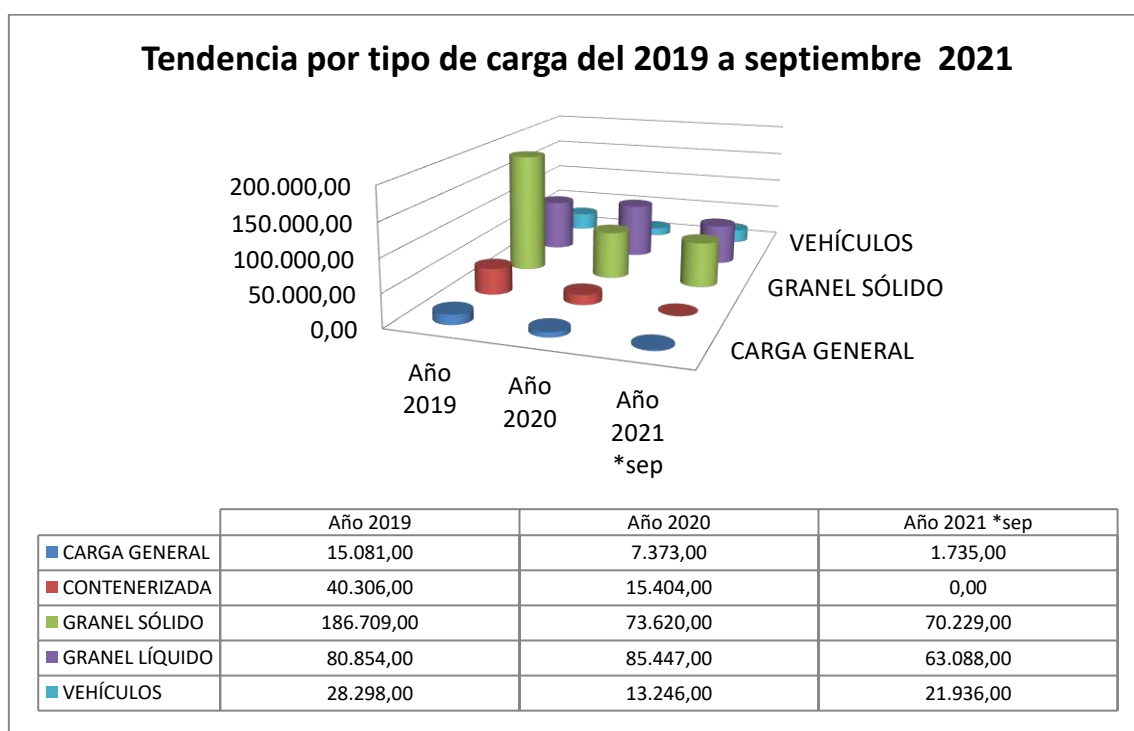


Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

El Puerto de Esmeraldas se ha caracterizado por su volumen de importaciones, especialmente de carga CKD perteneciente a las ensambladoras de vehículos que forman parte importante de la industria del país, así como la carga de gráneles líquidos y sólidos ha formado parte importante de las exportaciones, la afectación de este tipo de carga fue antes de la pandemia del COVID -19 por lo que se puede observar que su descenso no ha sido tan notable como el de las importaciones, movimientos que si sufrieron muchos estragos con la actual pandemia.

Tendencias por tipo de Carga

Ilustración IV: Tendencia por tipo de carga del 2019 a septiembre 2021



Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Como se puede observar la tendencia de los movimientos de casi todos los tipos de carga que maneja el Puerto Comercial de Esmeraldas en estos últimos años ha sido descendente, y si bien los volúmenes de carga en el 2019 no fueron los mejores para esta terminal portuaria, la pandemia del COVID -19 ha empeorado la situación debido a las dificultades económicas que muchas empresas atravesaron especialmente en el tiempo de confinamiento. Existen muchas empresas que se encuentran recuperándose de a poco

como las importadoras de vehículos que pese a que en el 2020 disminuyeron notablemente sus movimientos, en la actualidad ya se encuentran incrementando sus importaciones lo que se ve reflejado en la ilustración III.

Los gráneles líquidos tuvieron afectaciones antes del COVID – 19, por lo que en el 2020 pese a las dificultades de la pandemia tuvieron un aumento notable en sus movimientos. Los gráneles sólidos muestran un descenso especialmente debido a que una de las grandes empresas importadoras del área industrial se vio afectada económicamente por la pandemia.

En lo que es carga contenerizada y carga general muchos de los clientes tuvieron afectaciones económicas importantes, especialmente las ensambladoras de vehículos que manejaban volúmenes considerables de mercadería, muchas de ellas esperan una recuperación en el 2022, sin embargo, la institución actualmente con la salida de la Línea Naviera Maersk no ha logrado poder negociar con otra Línea que pueda dar el servicio a la carga contenerizada.

Tendencia de los principales productos Importados con porcentaje de participación en los periodos 2019, 2020 y 2021, destino y utilización

Tabla 7: Tendencia por productos de importación con porcentaje de participación y origen, del 2019 a septiembre 2021

PRODUCTOS	Año 2019	% Participación	Año 2020	% Participación	Año 2021 *SEP	% Participación	ORIGEN	UTILIZACIÓN
CARBÓN MINERAL	84,747.00	29%	49,425.00	33%	70,229.00	56%	EE.UU	Combustible en industrias
CHATARRA DE HIERRO	64,084.00	22%	24,195.00	16%		0%	EE.UU	Materia prima para productos de construcción
ACEITE DE SOYA	60,811.00	21%		0%	13,442.00	11%	Argentina, Colombia, Perú	Alimento
ACEITE DE PALMA		0%	42,110.00	28%	19,775.00	16%	Argentina, México, Perú	Elaboración de productos y alimentos
VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS	26,760.00	9%	13,221.00	9%	21,870.00	17%	EE.UU, Argentina, Bélgica, Brasil, China, Chile, Colombia, Perú, Panamá, Japón, Corea, México, Tailandia, Indonesia, otros.	Venta
CHASISES PARA ENSAMBLAR: CKD	16,785.00	6%	8,227.00	6%		0%	EE.UU, China, Japón, Corea, Tailandia, Colombia, otros.	Ensamblar vehículos
TUBERIA DE HIERRO Y ACERO	16,579.00	6%	5,341.00	4%		0%	EE.UU., China, Chile, Japón, Rusia, otros.	Trabajos petroleros y otros
PARTES Y ACCESORIOS DE VEHÍCULOS AUTOMOVILES	9,243.00	3%	2,209.00	1%		0%	EE.UU., Panamá, Brasil, China Chile, Colombia, Japón, Corea, México, Tailandia, otros.	Repuestos
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	5,063.00	2%	1,945.00	1%	10.00	0%	EE.UU., Argentina, Panamá, Bélgica, Brasil, China, Chile, Colombia, Japón, Corea, México, Tailandia, Alemania, Indonesia, otros.	Varios
MATERIAL Y EQUIPO PETROLERO	3,091.00	1%	811.00	1%	144.00	0%	EE.UU. Bélgica, China, Colombia, otros.	Industria petrolera
AUTOMOVILES Y CHASISES	1,341.00	0%		0%		0%	Brasil, Japón.	Venta
CARGA PELIGROSA : CORROSIVOS Y OTROS	876.00	0%	361.00	0%		0%	Colombia, Panamá, China, Japón Corea, Tailandia, otros.	Productos para industrias
REPUESTOS EN GENERAL	716.00	0%	848.00	1%		0%	EE.UU., China, Japón, Corea, México, Tailandia, otros.	Repuestos

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Los principales productos que lideran la participación en las importaciones son los gráneles sólidos con productos como la chatarra y el carbón mineral, seguidos de los gráneles líquidos con los aceites de soya y de palma, son productos que se manejan en grandes volúmenes, luego se encuentran los vehículos y maquinarias que también llega una cantidad considerable de carga por las facilidades logística que posee el Puerto de Esmeraldas, actualmente son estos 3 productos los que principalmente mueve el Puerto Esmeraldas, otros productos como los CKD, partes y accesorios de vehículos, tubería y demás son productos que se han manejado en contenedores y carga suelta, tipo de carga que en la actualidad no llegan a este puerto como es el caso de carga contenerizada, y la carga general que se encuentra llegando en pequeñas cantidades.

Tendencia de los principales productos Exportados con porcentaje de participación en los periodos analizados, destino y utilización

Tabla 8: por productos de importación con porcentaje de participación y destino, del 2019 a septiembre 2021

PRODUCTOS	2019	% Participación	2020	% Participación	Año 2021 *SEP	% Participación	DESTINO	UTILIZACIÓN
ACEITE CRUDO DE PALMA	20,043.00	34%	43,337.00	95%	29,871.00	95%	Colombia, México, República Dominicana, España, Perú, Venezuela, otros.	Elaboración de productos y alimentos
ASTILLA DE MADERA	37,878.00	64%		0%		0%	Japón	Materia prima para el papel u otros
MATERIAL Y EQUIPO PETROLERO		0%	1,936.00	4%		0%	China	Trabajos petroleros y otros
EQUIPOS Y MAQUINARIAS VARIAS	17.00	0%	17.00	0%	1,506.00	5%	Japón, Panamá.	Diferentes necesidades
ESTRUCTURAS METALICAS	971.00	2%	243.00	1%	9.00	0%	Panamá, EE.UU., Japón, otros.	Estibar partes de vehículos
MADERA Y Balsa	198.00	0%	127.00	0%		0%	China, otros.	Materia prima

VEHICULOS Y MAQUINARIA	164.00	0%		0%	103.00	0%	Panamá, Japón, Perú.	Ventas
CACAO	102.00	0%	25.00	0%		0%	Panamá, otros.	Alimentos
REPUESTOS PARA VEHICULOS Y MAQUINARIAS	101.00	0%		0%	22.00	0%	Otros.	Repuestos
TOTAL	59,474.00	100%	45,696.00	100%	31,518.00	100%		

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

La Astilla de madera es un producto que por su volumen siempre estuvo por encima de muchos productos de exportación, sin embargo, la empresa Expoforestal cerró sus operaciones; el aceite de palma también se ha manejado en volúmenes altos de exportación por ser un producto al granel y forma aún parte importante de movimientos en el Puerto, otros productos como Balsa de madera, cacao, entre otros el Puerto de Esmeraldas ha exportado en pequeñas cantidades en los últimos años, debido a las rutas que manejaba la línea.

Tendencias descendentes por tipo de carga y producto de importación por año

Tabla 9: Tendencias ascendentes o descendentes por tipo de carga y producto de importación 2019

	PRODUCTOS	TIPO DE CARGA				TOTAL DE CARGA	PARTIC. %
		GENERA L	CONTEINE RIZADA	SOLIDOS	LIQUIDO S		
2019	CARBÓN MINERAL	-	-	84,747.00	-	84,747.00	29%
	CHATARRA DE HIERRO	-	-	64,084.00	-	64,084.00	22%
	ACEITE DE SOYA	-	-	-	60,811.00	60,811.00	21%
	VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS	26,686.00	74.00	-	-	26,760.00	9%
	CHASISES PARA ENSAMBLAR: CKD	2.00	16,783.00	-	-	16,785.00	6%
	TUBERIA DE HIERRO Y ACERO	11,087.00	5,492.00	-	-	16,579.00	6%
	PARTES Y ACCESORIOS DE VEHÍCULOS AUTOMOVILES	992.00	8,251.00	-	-	9,243.00	3%
	OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	28.00	5,035.00	-	-	5,063.00	2%
	MATERIAL Y EQUIPO PETROLERO	2,477.00	614.00	-	-	3,091.00	1%
	AUTOMOVILES Y CHASISES	1,341.00	-	-	-	1,341.00	0%
	CARGA PELIGROSA : CORROSIVOS Y OTROS	26.00	850.00	-	-	876.00	0%
	REPUESTOS EN GENERAL	-	716.00	-	-	716.00	0%
	EQUIPOS Y MAQUINARIAS VARIAS	466.00	120.00	-	-	586.00	0%
	PRODUCTOS QUIMICOS	-	473.00	-	-	473.00	0%
	MERCADERIA GENERAL	-	380.00	-	-	380.00	0%
	HIERRO, ACERO Y OTROS METALES	-	71.00	-	-	71.00	0%
	PAPEL PERIODICO	-	58.00	-	-	58.00	0%
	CEMENTO ESPECIAL	-	49.00	-	-	49.00	0%
	ABONOS Y FERTULIZANTES	-	32.00	-	-	32.00	0%
	MUEBLES DE MADERA	-	29.00	-	-	29.00	0%
	TOTALES	43,105.00	39,027.00	148,831.00	60,811.00	291,774.00	100%

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración V: Participación de los principales productos de importación 2019



Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

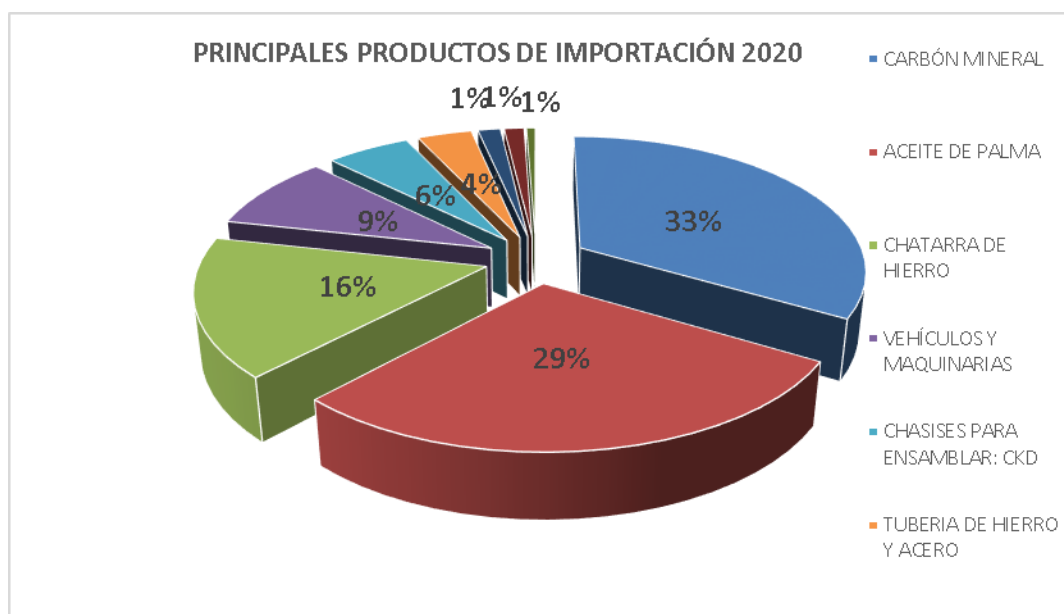
Tabla 10: Tendencias descendentes por tipo de carga y producto de importación 2020:

	PRODUCTOS	TIPO DE CARGA				TOTAL DE CARGA	PARTICIPACIÓN %
		GENERAL	CONTEINERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS		
2020	CARBÓN MINERAL	-	-	49,425.00	-	49,425.00	33%
	ACEITE DE PALMA	-	-	-	42,110.00	42,110.00	28%
	CHATARRA DE HIERRO	-	-	24,195.00	-	24,195.00	16%
	VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS	13,221.00	-	-	-	13,221.00	9%
	CHASISES PARA ENSAMBLAR: CKD	-	8,227.00	-	-	8,227.00	6%
	TUBERIA DE HIERRO Y ACERO	4,815.00	526.00	-	-	5,341.00	4%
	PARTES Y ACCESORIOS DE VEHÍCULOS AUTOMOVILES	-	2,209.00	-	-	2,209.00	1%
	OTRAS MERCADERÍAS Y OTROS PRODUCTOS	608.00	1,337.00	-	-	1,945.00	1%
	REPUESTOS EN GENERAL	8.00	840.00	-	-	848.00	1%
	MATERIAL Y EQUIPO PETROLERO	-	811.00	-	-	811.00	1%

CARGA PELIGROSA : CORROSIVOS Y OTROS	-	361.00	-	-	361.00	0%
FIBRAS TEXTILES	14.00	306.00	-	-	320.00	0%
PRODUCTOS QUIMICOS	-	278.00	-	-	278.00	0%
EQUIPOS Y MAQUINARIAS VARIAS	-	54.00	-	-	54.00	0%
MERCADERIA GENERAL	-	40.00	-	-	40.00	0%
ABONOS Y FERTULIZANTES	-	9.00	-	-	9.00	0%
TOTAL	18,666.00	14,998.00	73,620.00	42,110.00	149,394.00	100%

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración VI: Participación de los principales productos de importación 2020



Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

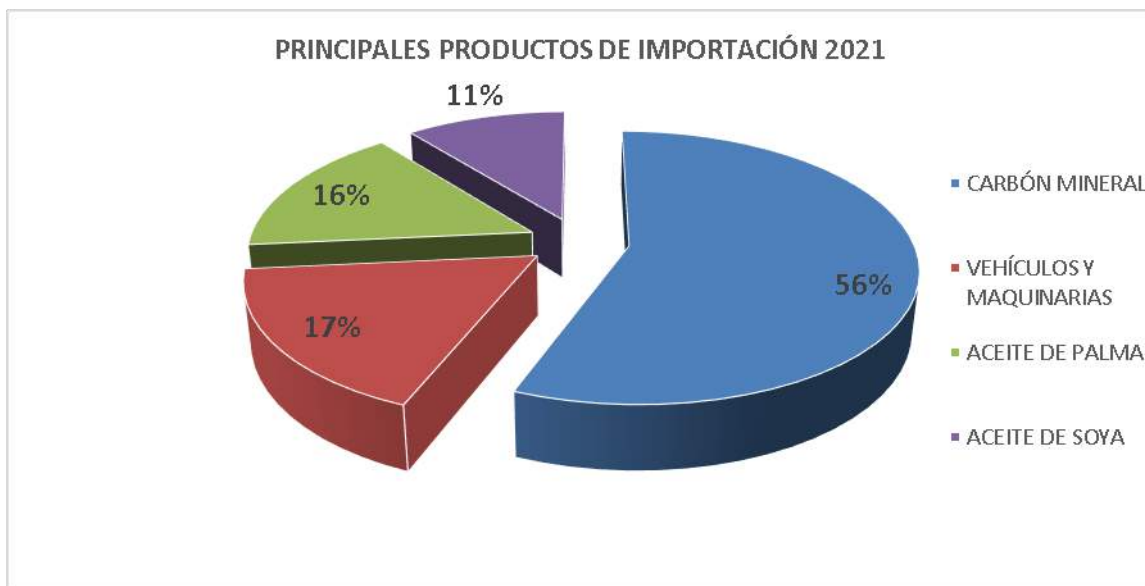
Tabla 11: Tendencias descendentes por tipo de carga y producto de importación 2021

	PRODUCTOS	TIPO DE CARGA				TOTAL DE CARGA	PARTI C. %
		GENERAL	CONTEINE RIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS		
2021	CARBÓN MINERAL	-		70,229.00		70,229.00	56%
	VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS	21,870.00				21,870.00	17%
	ACEITE DE PALMA	-		-	19,775.00	19,775.00	16%
	ACEITE DE SOYA	-		-	13,442.00	13,442.00	11%
	MATERIAL Y EQUIPO PETROLERO	144.00		-		144.00	0%

OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	10.00				10.00	0%
TOTAL	22,024.00	-	70,229.00	33,217.00	125,470.00	100%

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración VII: Participación de los principales productos de importación 2021



Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Tendencias descendentes por tipo de carga y producto de exportación por año

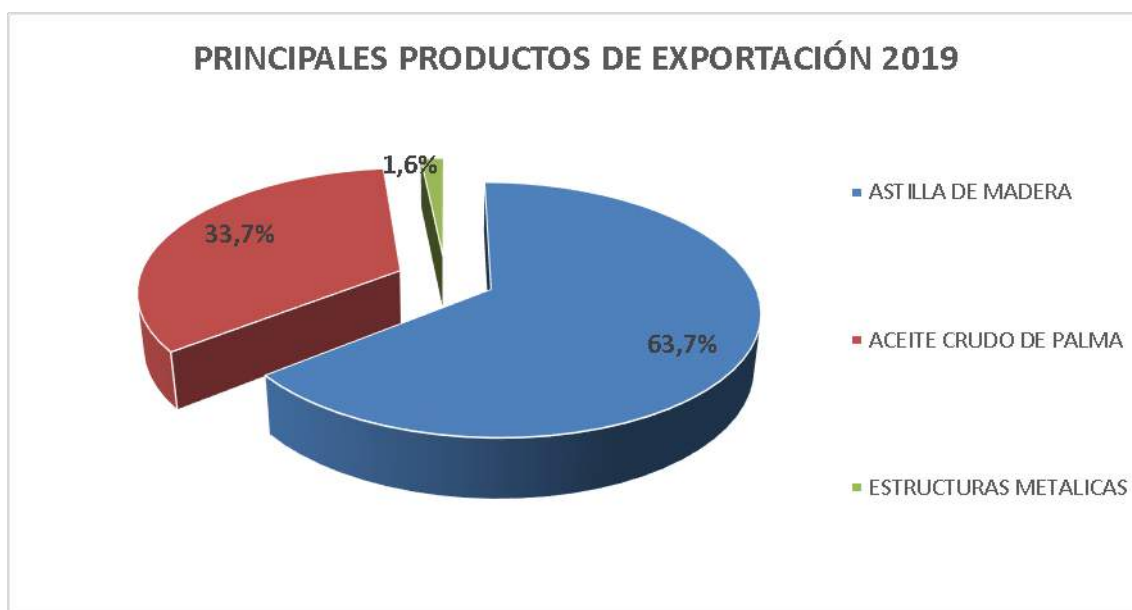
Tabla 12: Tendencia descendente por tipo de carga y producto de exportación 2019

	PRODUCTOS	TIPO DE CARGA				TOTAL DE CARGA	PARTICIPACIÓN %
		GENERAL	CONTEINERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS		
2019	ASTILLA DE MADERA	-	-	37,878.00	-	37,878.00	63.7%
	ACEITE CRUDO DE PALMA	-	-	-	20,043.00	20,043.00	33.7%
	ESTRUCTURAS METÁLICAS		971.00	-		971.00	1.6%
	MADERA Y Balsa	-	198.00	-	-	198.00	0.3%
	VEHICULOS Y MAQUINARIA	156.00	8.00	-	-	164.00	0.3%
	CACAO	-	102.00	-	-	102.00	0.2%

REPUESTOS PARA VEHICULOS Y MAQUINARIAS	101.00		-	-	101.00	0.2%
EQUIPOS Y MAQUINARIAS VARIAS	17.00	-	-	-	17.00	0.0%
TOTAL	274.00	1,279.00	37,878.00	20,043.00	59,474.00	100%

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración VIII: 7 Participación de los principales productos de exportación 2019



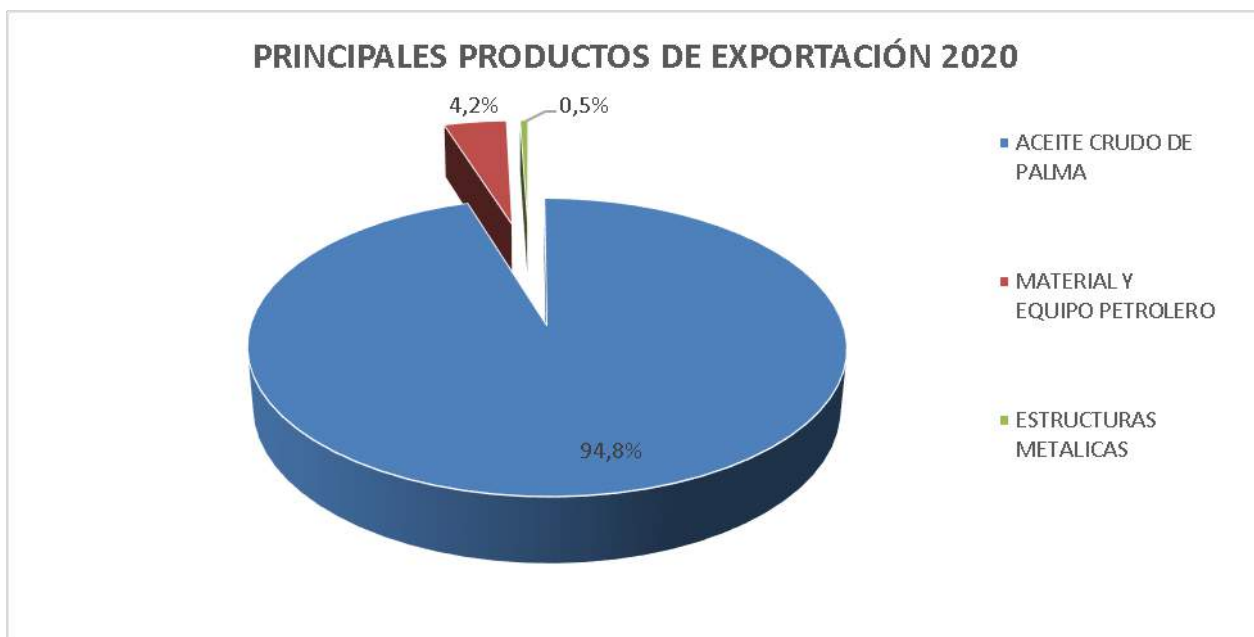
Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Tabla 13: Tendencia descendente por tipo de carga y producto de exportación 2020

	PRODUCTOS	TIPO DE CARGA				TOTAL DE CARGA	PARTICIPACIÓN %
		GENERAL	CONTEINERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS		
2020	ACEITE CRUDO DE PALMA	-	-	-	43,337.00	43,337.00	94.8%
	MATERIAL Y EQUIPO PETROLERO	1,936.00	-	-	-	1,936.00	4.2%
	ESTRUCTURAS METALICAS	-	243.00	-	-	243.00	0.5%
	MADERA Y BALSA	-	127.00	-	-	127.00	0.3%
	CACAO	-	25.00	-	-	25.00	0.1%
	EQUIPOS Y MAQUINARIAS VARIAS	17.00	-	-	-	17.00	0.0%
	OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	-	11.00	-	-	11.00	0.0%
	TOTAL	1,953.00	406.00	-	43,337.00	45,696.00	100%

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración IX: Participación de los principales productos de exportación 2020



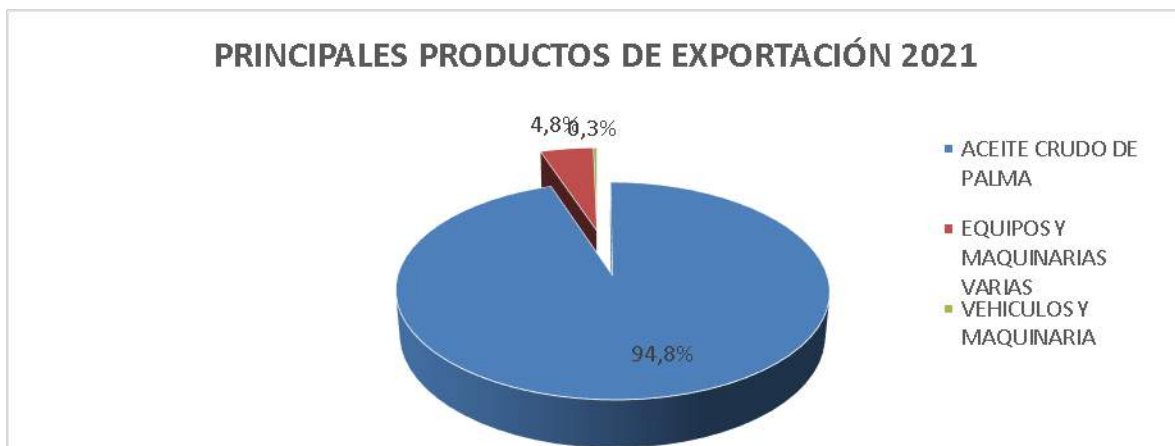
Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Tabla 14: Tendencia descendente por tipo de carga y producto de exportación 2021

	PRODUCTOS	TIPO DE CARGA				TOTAL DE CARGA	PARTICIPACIÓN %
		GENERAL	CONTEINERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS		
2021	ACEITE CRUDO DE PALMA	-			29,871.00	29,871.00	94.8%
	EQUIPOS Y MAQUINARIAS VARIAS	1,506.00				1,506.00	4.8%
	VEHICULOS Y MAQUINARIA	103.00				103.00	0.3%
	REPUESTOS PARA VEHICULOS Y MAQUINARIAS	22.00				22.00	0.1%
	ESTRUCTURAS METALICAS	9.00				9.00	0.0%
	OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	7.00				7.00	0.0%
	TOTAL	1,647.00	-	-	29,871.00	31,518.00	100%

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración X: Participación de los principales productos de exportación 2021



Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

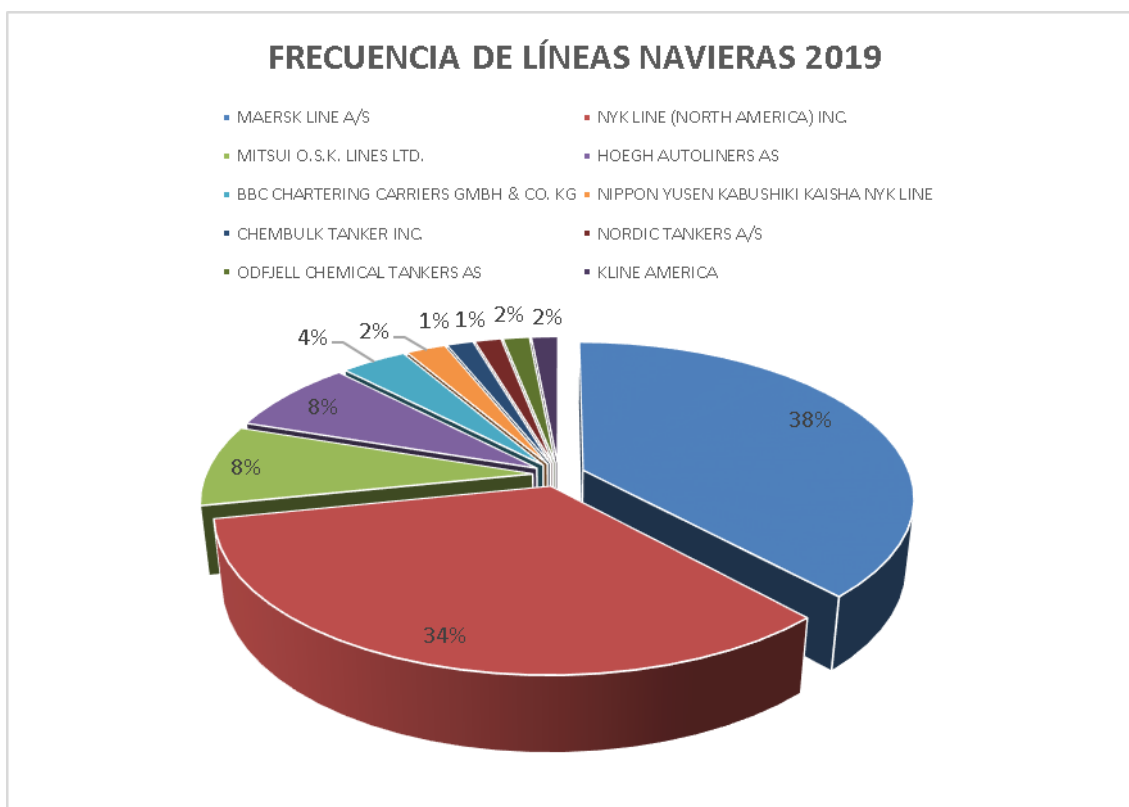
Principales Líneas Navieras en los años 2019, 2020 y 2021, con porcentajes de participación.

Tabla 15: Principales líneas navieras con porcentaje de participación 2019

2019	Nº	LINEA NAVIERA	FRECUENCIA DE NAVES	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
	1	MAERSK LINE A/S	50	35.21%
	2	NYK LINE (NORTH AMERICA) INC.	44	30.99%
	3	MITSUI O.S.K. LINES LTD.	11	7.75%
	4	HOEGH AUTOLINERS AS	10	7.04%
	5	BBC CHARTERING CARRIERS GMBH & CO. KG	5	3.52%
	6	NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA NYK LINE	3	2.11%
	7	CHEMBULK TANKER INC.	2	1.41%
	8	NORDIC TANKERS A/S	2	1.41%
	9	ODFJELL CHEMICAL TANKERS AS	2	1.41%
	10	KLINE AMERICA	2	1.41%

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración XI: Principales líneas navieras con porcentaje de participación 2019



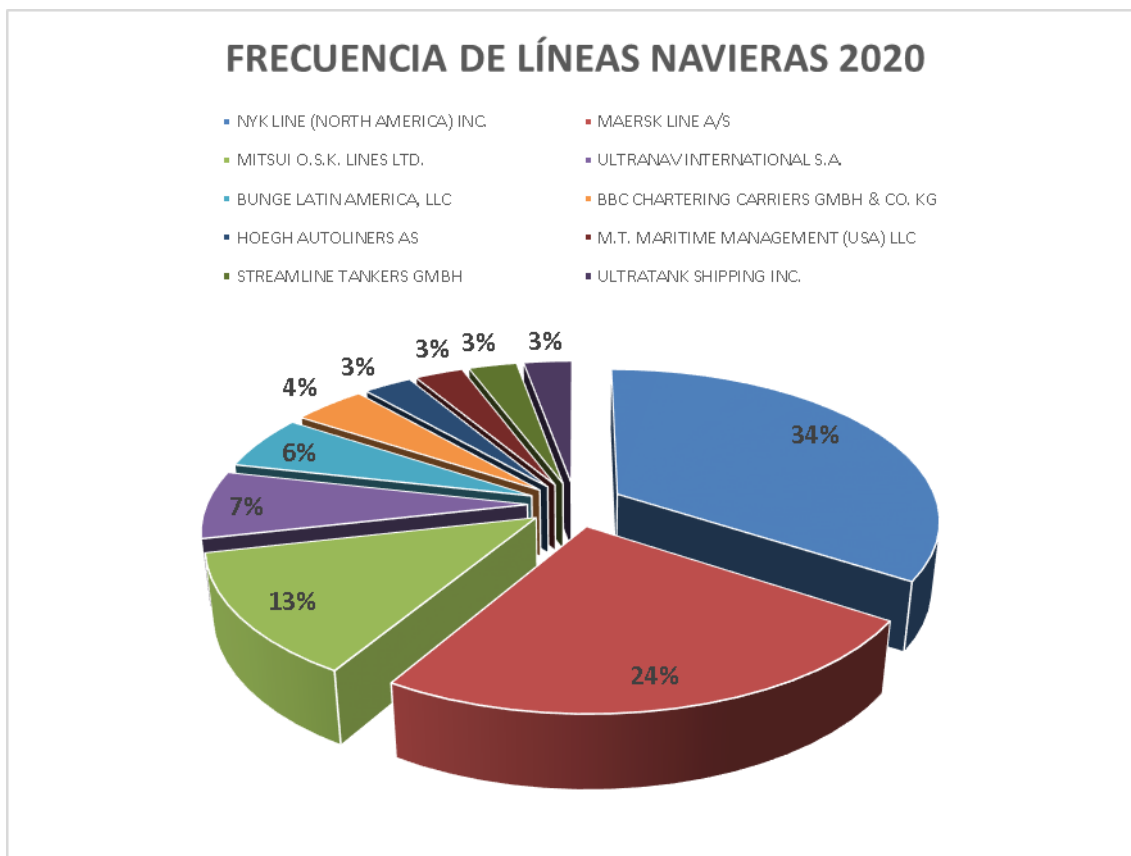
Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Tabla 16: Principales líneas navieras con porcentaje de participación 2020

2020	Nº	LINEA NAVIERA	FRECUENCIA DE NAVES	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
	1	NYK LINE (NORTH AMERICA) INC.	24	30.00%
	2	MAERSK LINE A/S	17	21.25%
	3	MITSUI O.S.K. LINES LTD.	9	11.25%
	4	ULTRANAV INTERNATIONAL S.A.	5	6.25%
	5	BUNGE LATIN AMERICA, LLC	4	5.00%
	6	BBC CHARTERING CARRIERS GMBH & CO. KG	3	3.75%
	7	HOEGH AUTOLINERS AS	2	2.50%
	8	M.T. MARITIME MANAGEMENT (USA) LLC	2	2.50%
	9	STREAMLINE TANKERS GMBH	2	2.50%
	10	ULTRATANK SHIPPING INC.	2	2.50%

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración XII: Principales líneas navieras con porcentaje de participación 2020



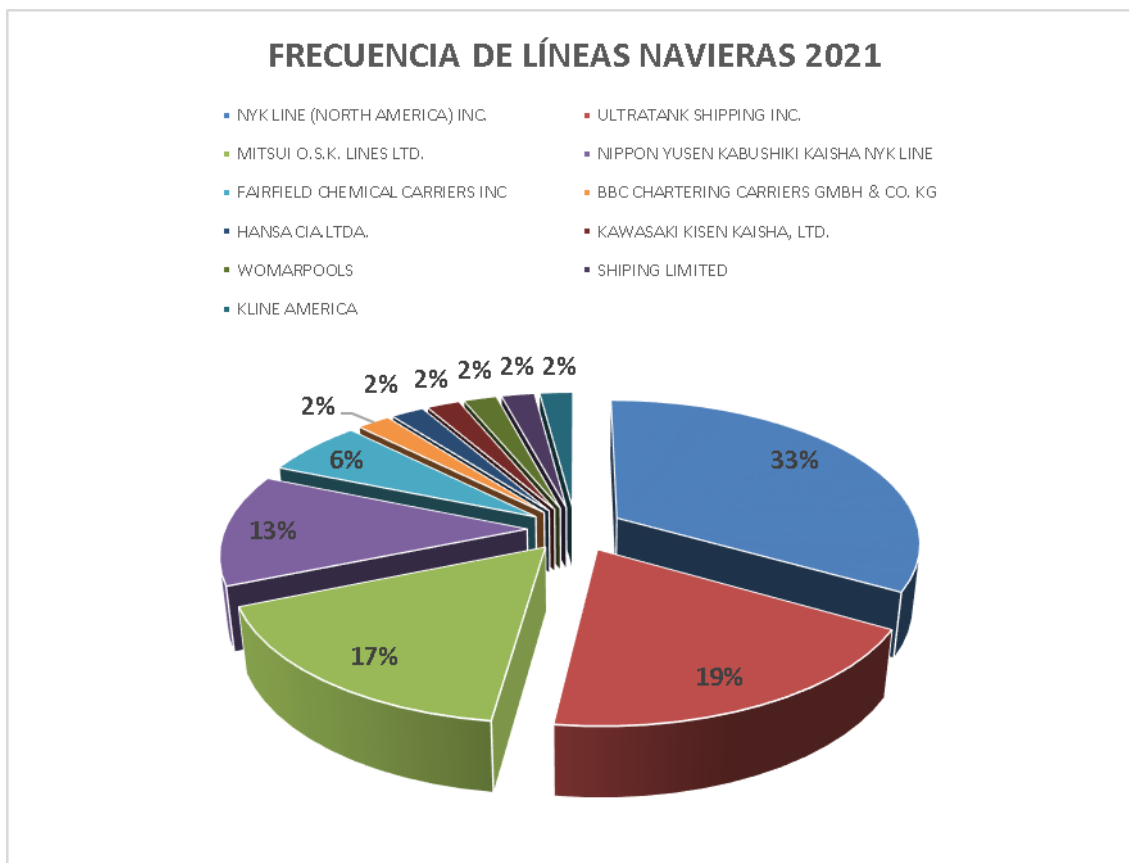
Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Tabla 17: Principales líneas navieras con porcentaje de participación 2021

2021	Nº	LINEA NAVIERA	FRECUENCIA DE NAVES	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
	1	NYK LINE (NORTH AMERICA) INC.	16	33%
	2	ULTRATANK SHIPPING INC.	9	19%
	3	MITSUI O.S.K. LINES LTD.	8	17%
	4	NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA NYK LINE	6	13%
	5	FAIRFIELD CHEMICAL CARRIERS INC	3	6%
	6	BBC CHARTERING CARRIERS GMBH & CO. KG	1	2%
	7	HANSA CIA.LTDA.	1	2%
	8	KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.	1	2%
	9	WOMARPOOLS	1	2%
	10	SHIPING LIMITED	1	2%
	11	KLINE AMERICA	1	2%
	TOTALES		48	100%

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración XIII: 11 Principales líneas navieras con porcentaje de participación 2021



Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Países de origen Carga Movilizada

Tabla 18: Países de origen con porcentajes de participación 2019 2020 y 2021

PAÍSES	2019	% Partic.	2020	% Partic.	2021	% Partic.	TOTAL
EE.UU	152,791.00	52%	75,085.00	50%	70,796.00	56%	298,672.00
PERU	12,056.00	4%	18,718.00	13%	29,550.00	24%	60,324.00
ARGENTINA	32,714.00	11%	20,513.00	14%	5,747.00	5%	58,974.00
TAILANDIA	19,096.00	7%	11,084.00	7%	3,684.00	3%	33,864.00
CHINA	23,253.00	8%	8,560.00	6%	1,904.00	2%	33,717.00
COLOMBIA	19,272.00	7%	67.00	0%	2,265.00	2%	21,604.00
JAPÓN	8,945.00	3%	3,041.00	2%	6,151.00	5%	18,137.00
OTROS PAISES	8,586.00	3%	1,150.00	1%	1,291.00	1%	11,027.00
COREA	6,438.00	2%	1,031.00	1%	0.00	0%	7,469.00
INDONESIA	2,442.00	1%	2,064.00	1%	2,055.00	2%	6,561.00

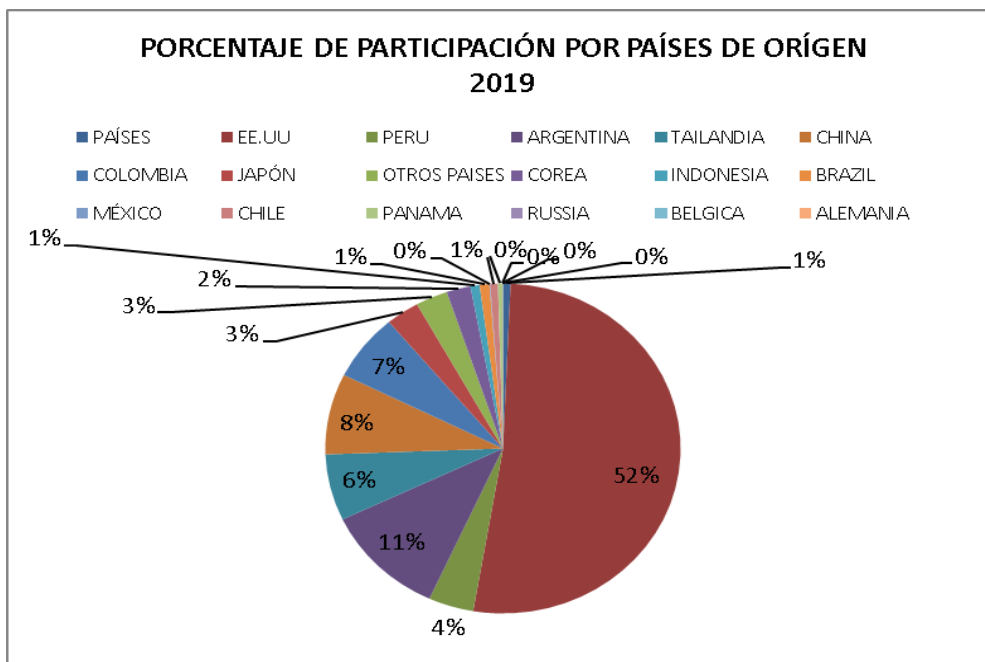
BRAZIL	2,606.00	1%	1,382.00	1%	1,525.00	1%	5,513.00
MÉXICO	205.00	0%	4,494.00	3%	84.00	0%	4,783.00
CHILE	2,058.00	1%	32.00	0%	360.00	0%	2,450.00
PANAMA	1,196.00	0%	454.00	0%	21.00	0%	1,671.00
RUSSIA	0.00	0%	1,658.00	1%	0.00	0%	1,658.00
BELGICA	61.00	0%	44.00	0%	37.00	0%	142.00
ALEMANIA	55.00	0%	17.00	0%	0.00	0%	72.00
TOTAL	291,774.00	100%	149,394.00	100%	125,470.00	100%	566,638.00

Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Las importaciones se realizan de diferentes países y de muchos países vienen más de 2 productos, a continuación se detalla los principales países de importación y sus principales producto:

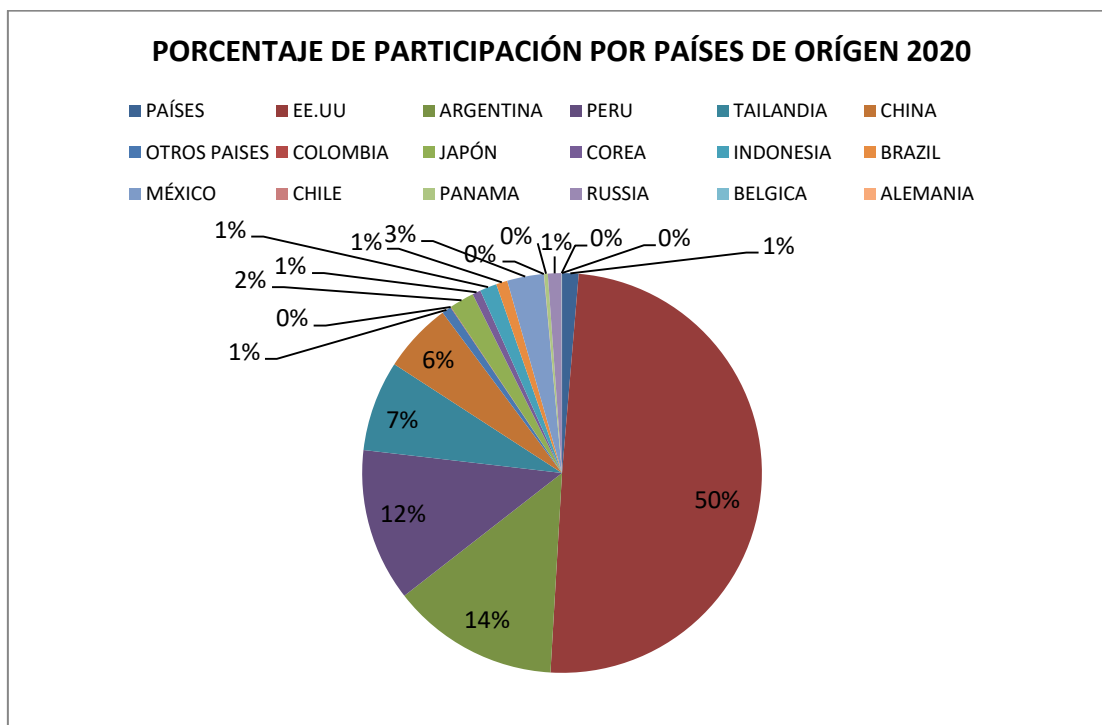
- *Estados Unidos* han sido las principales a lo largo de los años ya que es el país de donde provienen los gráneles sólidos que se operan en grandes volúmenes por el Puerto de Esmeraldas (Carbón mineral y chatarra), entre otros productos como material y equipo petrolero, repuestos, mercadería general entre otros.
- *Perú* también es uno de los países que lidera las importaciones y es desde este país que vienen gran parte de los gráneles líquidos de importación (Aceite de palma y soya), muy seguido por *Argentina* que es otro país de donde provienen este tipo de carga.
- *Tailandia* viene gran parte de vehículos y chasis para ensamblar, partes y accesorios de vehículos entre otros que se manejan en pequeñas cantidades.
- *China* moviliza tubería, vehículos y maquinarias, partes y repuestos de vehículos, entre otros, cabe indicar que este porcentaje ha disminuido debido a que la Tubería se ha dejado de importar.
- *Colombia* es también el proveedor de aceite de soya en su gran mayoría y entre otros productos que se movilizan en pequeñas cantidades.
- *Japón* al igual que *Indonesia* son grandes proveedores de vehículos y maquinarias, entre otros países de donde se traen diferentes tipos de mercadería.

Ilustración XIV: Porcentaje de participación por países de origen 2019



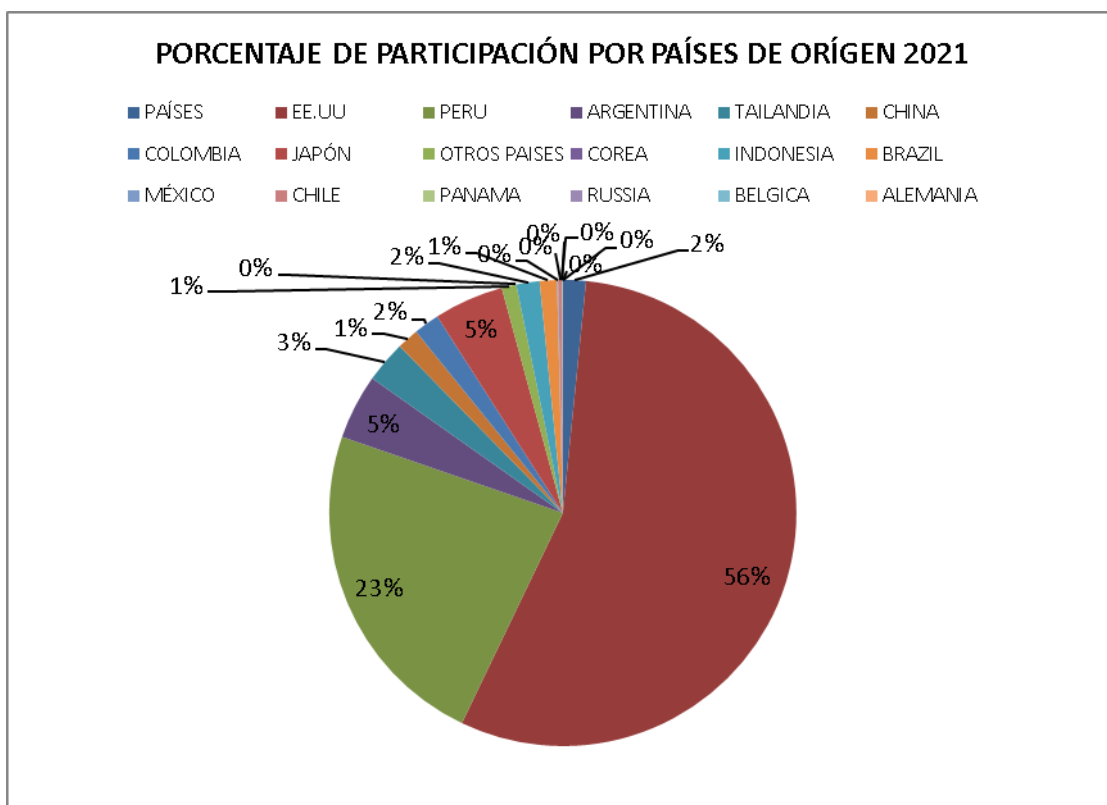
Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración XV: Porcentaje de participación por países de origen 2020



Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración XVI: 14 Porcentaje de participación por países de origen 2021



Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Porcentaje de participación por países de destino

Tabla 19: Países de destino con porcentajes de participación 2019 2020 y 2021

PAÍSES	2019	% Partic.	2020	% Partic.	2021	% Partic.
COLOMBIA	20,043.00	34%	26,372.00	58%	1,650.00	5%
JAPÓN	37,975.00	64%	-	0%	-	0%
OTROS PAISES	781.00	1%	15,668.00	34%	12,996.00	41%
VENEZUELA	-	0%	-	0%	4,867.00	15%
PERÚ	49.00	0%	1,405.00	3%	3,032.00	10%
REPUBLICA DOMINICANA	-	0%	-	0%	3,560.00	11%
MÉXICO	-	0%	-	0%	3,198.00	10%
CHINA	198.00	0%	2,063.00	5%	-	0%
ESPAÑA	-	0%	-	0%	2,215.00	7%
PANAMÁ	428.00	1%	28.00	0%	-	0%
EE.UU	-	0%	160.00	0%	-	0%
TOTAL	59,474.00	100%	45,696.00	100%	31,518.00	100%

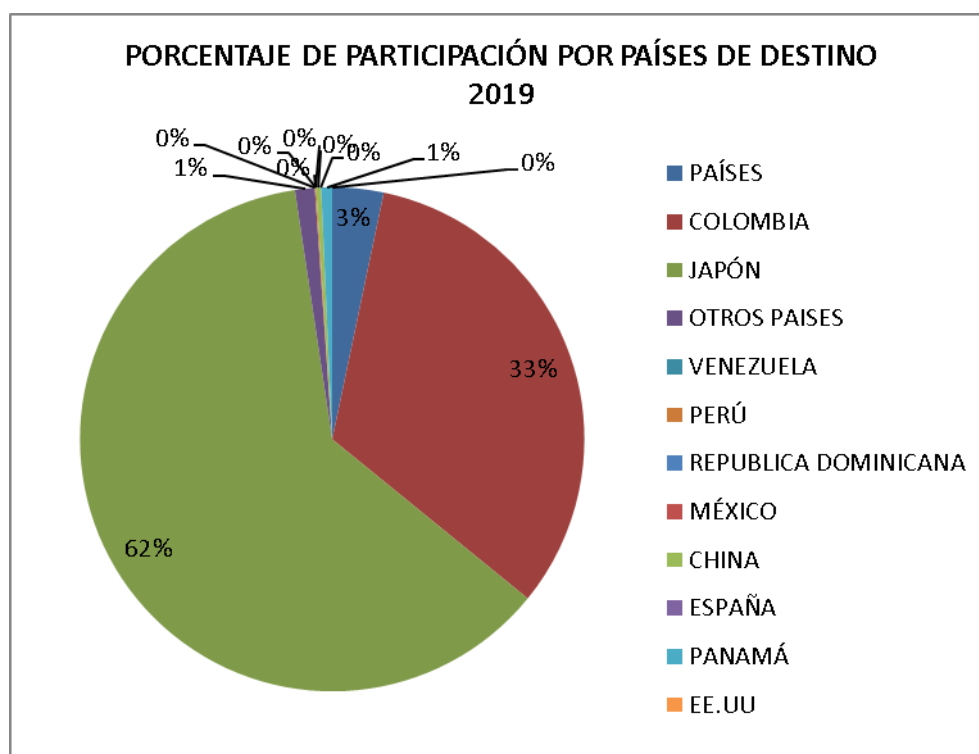
Los diferentes productos de exportación tienen diferentes destinos, siendo **Colombia** el principal país de exportación puesto que es ahí donde va gran parte del aceite de palma movilizado por el Puerto de Esmeraldas.

Japón fue uno de los principales países de exportación sin embargo lo dejó de ser debido a que era el destino de la astilla de madera, producto que se dejó de exportar por el cierre de la empresa Expoforestal.

En el 2021 **Venezuela** ha sido el destino de una cantidad considerable de aceite de palma, seguido de **Perú, República Dominicana, México y España**.

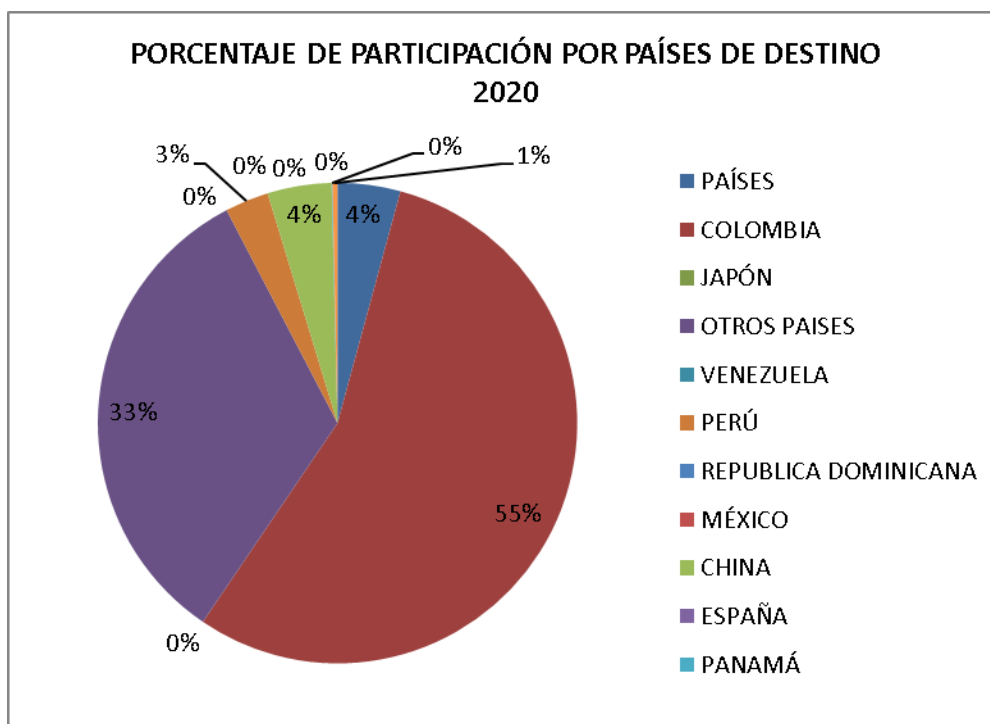
China fue el destino de madera balsa, material y equipo petrolero, Panamá y Estados Unidos fueron destinos de estructuras metálicas utilizadas para estibar los chasis para ensamblar: CKD.

Ilustración XVII: Porcentaje de participación por países de destino 2019



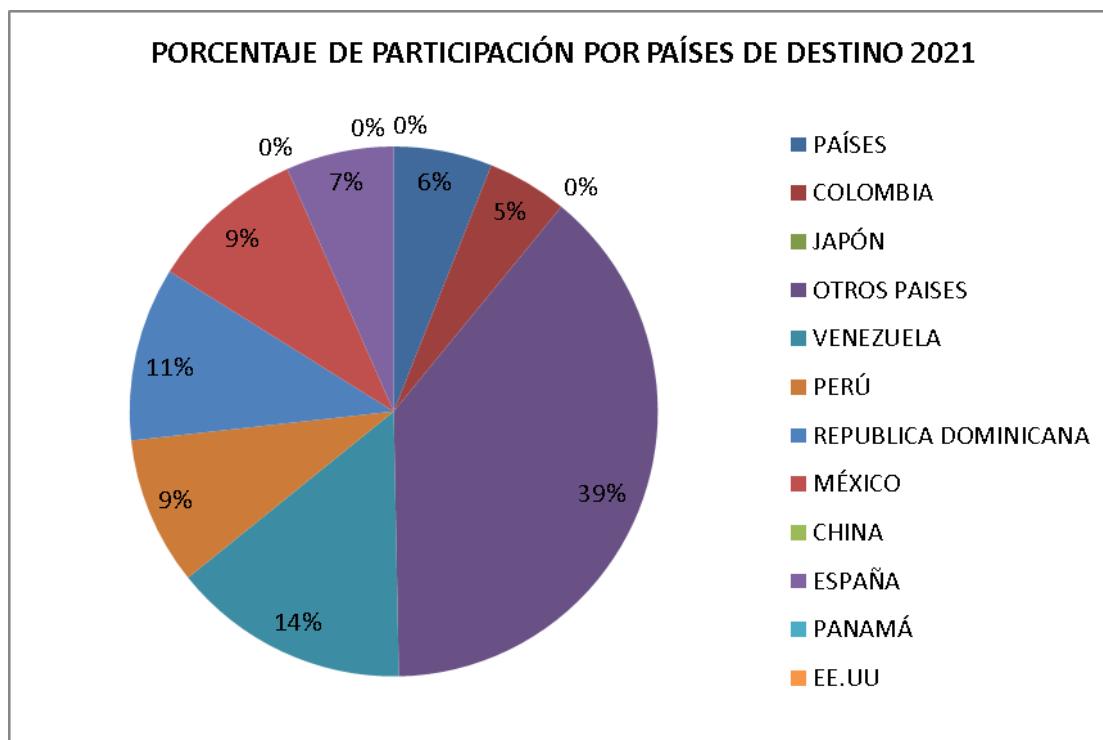
Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Ilustración XVIII: Porcentaje de participación por países de destino 2020



Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

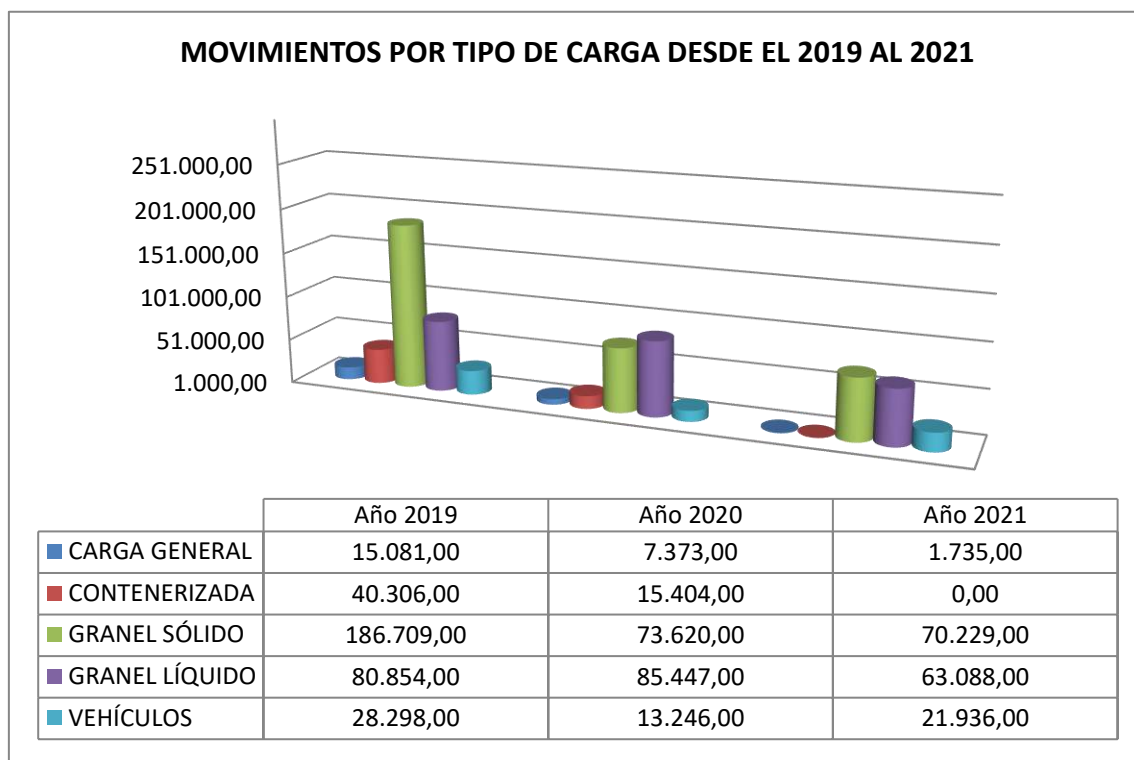
Ilustración XIX: Porcentaje de participación por países de destino 2021



Fuente: Estadística APE – Dpto. Atención al Cliente

Causas de la migración de clientes

Las causas por las cuales muchos clientes han migrado en los últimos años son diversas, por lo cual no es un patrón en sí que las ha llevado a dejar de realizar sus actividades por el Puerto de Esmeraldas, a continuación se nombran las causas principales divididas por tipos de carga ya que cada tipo de carga tiene su propio comportamiento en el mercado y se manejan de diferente manera.



GRÁNELES LÍQUIDO

Gran parte de las exportaciones de gráneles líquidos del Puerto de Esmeraldas tiene que ver con el aceite de palma africana, destacándose principalmente en las exportaciones de este producto. Las exportaciones de gráneles líquidos se han visto afectadas por problemas en las plantaciones, siendo el aceite de palma el principal producto de exportación, los problemas en la producción se debe a que sus plantaciones están afectadas por una plaga que no permite el buen desarrollo del fruto, materia prima principal para la producción del aceite de palma, por tal motivo gran parte de las empresas exportadoras de este producto han cesado sus movimientos hasta que se pueda controlar la plaga y las plantaciones vuelvan a producir sus frutos, cabe indicar que para que una planta pueda dar frutos es necesario que pasen 5 años y actualmente son pocos los productores que están volviendo a sembrar, a pesar de estas condiciones existen algunos

exportadores que aún siguen realizando movimientos, por lo cual se observa que en el 2020 hubo un descenso en los movimientos en comparación del 2019, sin embargo hasta septiembre del 2021 las toneladas son casi iguales a las del año anterior por lo que se espera exista un aumento.

CARGA GENERAL

El Puerto de Esmeraldas se caracterizó en muchos años por sus movimientos de carga general, dentro de ella se pudieron destacar productos como alambrón, palanquilla, carga petrolera, tubería, cajas y entre otras que formaban parte de los grandes movimientos del Puerto de Esmeraldas, sin embargo existieron varios factores internos y externos que causaron la disminución de la carga.

Gran parte de este tipo de carga estaba destinada para el oriente ecuatoriano debido a que era carga destinada para trabajos petroleros, por lo que la caída de los índices económicos del negocio del petróleo afectaron a grandes y pequeñas empresas, haciendo que indirectamente se afecten las importaciones de carga general en este terminal.

Por otra parte una de los grandes clientes de alambrón abrió una planta cerca de la ciudad de Guayaquil, haciendo que la carga que pasaba por el puerto de Esmeraldas deba pasar por otro puerto debido a la nueva logística del cliente. Además esta empresa produce parte de los productos que eran importados y otras empresas decidieron comprarle a ellos el producto para no tener que importarlo.

Otros clientes bajaron tantos sus volúmenes de movimientos que decidieron cambiar la modalidad de importación de carga general a carga contenerizada, y realizan sus importaciones de acuerdo a la cercanía del lugar de trabajo.

A estas causas le sumamos las afectaciones que gran parte de las empresas han tenido a la Pandemia del COVID – 19, y que ciertamente ya se encuentran muchas en reactivación sus volúmenes de carga siguen siendo pequeños, siendo más factible para las líneas poder sumar esos pequeños volúmenes a viajes más grandes que recalán por otros puertos del Ecuador.

CARGA CONTENERIZADA

La carga contenerizada ha tenido un descenso constante y a pesar que la mayoría de los clientes son fieles a sus movimientos por el puerto de Esmeraldas, algunos ya hace algún tiempo habían decidido ya no realizar sus operaciones por este terminal debido a los costos de flete más económicos, y definitivamente en otros puertos donde transitan diferentes líneas navieras existen diferentes ofertas por parte de estas.

Sin embargo a inicios del 2020 con la llegada de la pandemia del COVID – 19 la Línea Naviera Maersk que venía realizando sus movimientos en el Puerto de Esmeraldas a pesar de ya no manejar volúmenes altos, decide cesar los viajes de este tipo de carga, esto debido a que clientes principales como General Motors, Omnibus, Aymesa entre otros tuvieron afectaciones económicas significantes, por lo cual cesaron un tiempo de realizar importaciones. En la actualidad estas empresas se encuentran reactivándose de a poco, sin embargo de manejar de 100 a 300 contenedores por viaje se encuentran haciendo viajes de 30 contenedores.

Cabe indicar que con volúmenes tan bajos, las líneas no están dispuestas a ingresar por el puerto de Esmeraldas, adicional los costos de las fletes de carga contenerizadas se encuentran muy elevados por lo que muchas empresas se encuentran buscando alternativas para poder traer o llevar su carga a sus destinos, una opción planteada por los exportadores es cambiar los movimientos de carga general.

GRÁNELES SÓLIDO

Una de las principales empresas de gráneles sólidos de esta terminal tuvo complicaciones internas y cesó sus movimientos en el 2019, lo que hizo que exista una disminución notable en es estos gráneles, actualmente se han mantenido movimientos de productos como el PET COKE y chatarra.

CARGA VEHICULAR

Al igual que la carga contenerizada la carga vehicular ha sido muy afectada por la Pandemia del COVID – 19, en el 2020 se pudo observar una disminución en los movimientos y muchas empresas nos manifestaron que sus ventas disminuyeron considerablemente, en la actualidad muchas ya se encuentran reactivándose por lo que a septiembre del 2021 se notó un aumento notable.

Este tipo de carga a pesar de todas las facilidades logísticas que tienen los clientes y que muchos de ellos se encuentran interesados a llegar a este puerto, ha sido muy complicado poder negociar con alguna línea u operadora, debido a que los costos a las líneas se encuentran altos en comparación con otros puertos.

2.3 Mapa de actores y actoras



Fuente: Acta de desarrollo del Taller dentro del proceso para la elaboración de la Planificación Institucional Autoridad Portuaria de Esmeraldas 2021 - 2025

2.4 Análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas)

ANÁLISIS F O D A	
PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
Ubicación Geoestratégica privilegiada	Poca difusión de la imagen administrativa y operativa del puerto
Agilidad en los trámites	Ausencia de líneas regulares
Facilidades de Acceso al Canal	Escasa retroalimentación de la información entre departamentos
Seguridad Integral (Certificación del Código PBIP)	Carencia de políticas de integración y organizacionales
Amplias áreas de almacenamiento	Sistemas de información existentes
Experiencia y eficiencia operativa	Falta de especialización en el manejo de los software
Puerto multipropósito (capacidad de operar toda carga)	Poca retroalimentación de la información con clientes
Estructura Administrativa adecuada	No contar con licencia ambiental para la operación.
Certificación BASC	Falta de un sistema automático contra incendios
Empresa con visión social de servicio	Falta de un software de sistema integrado
Capacidad para asumir nuevos retos	Falta alianza estratégica con Policías Antinarcóticos
Bajo riesgo de contaminación de la carga por narcotráfico	Limitada capacidad de negociación con los clientes
Excelente vías de Acceso hacia áreas productivas del país	Falta presupuesto para mantenimiento adecuado a la dársena
Puerto de Aguas profundas con maniobrabilidad de atraque y desatraque	Limitada capacidad presupuestaria para mantener la Infraestructura Portuaria (dársena, muelles, edificios, bodegas, etc.)
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
Cercana competencia con otros puertos nacionales	Agilidad Aduanera en el Despacho de la carga
Desarrollo de otros proyectos viales que fortalezcan la accesibilidad de otros puertos del país.	Áreas de almacenamiento con nuevas y favorables condiciones aduaneras
Falta de políticas de gobernabilidad en torno del desarrollo del comercio exterior a través de los puertos del Ecuador.	Desarrollo de nuevos proyectos de negocios en la región (Aceite de Palma Astillas/ Madera/ Minería/ Siembra de frutas)
Poca relaciones de integración con las autoridades seccionales de la provincia.	Firma de acuerdos con los países vecinos, que fortalezcan el comercio exterior especialmente de nuestro hinterland.
Falta de relaciones comunitarias - para desarrollar el concepto de ciudad- puerto	Acuerdo con la Unión Europea, permita incrementar el comercio con ese continente
Competencia desleal de puertos privados, flexibilidad de tarifarios.	Creación de empresas productivas en la región
Eventos naturales (terremotos, tsunamis, incendios, inundaciones)	Impulso de proyectos que permitan la inyección de capitales para levantar infraestructura portuaria y el modelo de gestión
Pandemias mundiales	
Crisis económica mundial, contracción del comercio exterior	

Fuente: Acta de desarrollo del Taller dentro del proceso para la elaboración de la Planificación Institucional Autoridad Portuaria de Esmeraldas 2021 - 2025

3. Elementos orientadores de la institución

De acuerdo a la metodología establecida para la elaboración de la planificación institucional, los elementos orientadores han sido definidos en un taller que contó con la participación de Gerencia General y Jefes Departamentales para constancia de las decisiones adoptadas se firmó el Acta de desarrollo del Taller dentro del proceso para la elaboración de la Planificación Institucional Autoridad Portuaria de Esmeraldas 2021 – 2025, en donde consta:

3.1 Visión

Alcanzar niveles de excelencia en la gestión de servicios portuarios, mejorando la capacidad de respuesta efectiva, que contribuya a la competitividad del comercio nacional e internacional para el desarrollo productivo del país.

3.2 Misión

Gestionar y controlar los servicios provistos en los terminales portuarios, mediante el desarrollo y aplicación de modernas tecnologías y procedimientos, que permitan mejorar la eficiencia y operatividad logística, para el fomento y competitividad del sector productivo ecuatoriano.

3.3 Principios y Valores

PRINCIPIOS

Con base a las reglas o normas que nos rigen se orientará la acción del ser humano en busca del bienestar, focalizando el carácter general en busca del bien común.

- **Calidad.-** Ofrecer una óptima calidad de servicio a la ciudadanía en general, mediante el desarrollo de procedimientos de control al gestor privado, orientados a que este preste un óptimo servicio que respondan a sus necesidades y al desarrollo económico y social del país.

- **Oportunidad.-** Crear oportunidades y espacios para la integración del personal que fomenten los principios y valores éticos en la práctica del servicio público, que posibiliten, en forma progresiva, la optimización de la gestión institucional.
- **Jerarquía.-** Organizar la estructura institucional de manera escalonada a fin de que las autoridades administrativas dirijan y controlen la labor de sus subordinados y resuelvan los conflictos entre los mismos.
- **Buena Fe.-** Mantener un comportamiento legal y adecuado en el ejercicio de sus competencias, derechos y deberes entre los funcionarios, servidores y trabajadores públicos y usuarios.
- **Coordinación.-** Desarrollar sus competencias de forma razonada y organizada para el cumplimiento de sus fines, evitando duplicidades y omisiones.
- **Confidencialidad.-** Guardar absoluta reserva respecto a toda la información que tenga que se tenga acceso y documentos producidos en el ejercicio de sus labores en relación de los servicios prestados; toda información para la ejecución de sus servicios deberán permanecer dentro de la entidad y con las seguridades necesarias.
- **Acceso a la Información.-** Ofrecer a la ciudadanía acceso a toda la información pública generada por la institución, para tal efecto recibirá y contestará las solicitudes correspondiente que cumplan con el procedimiento establecido en la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

VALORES

Los valores expresan el perfil de una persona, resultante de un contexto cultural y un concepto de nación. Son ideas compartidas y aceptadas por los integrantes de un sistema cultural y que influyen en sus comportamientos.

Los principios y valores en los que se fundamentan el ejercicio de las funciones y las acciones de los servidores públicos y trabajadores de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, son los siguientes:

- **Responsabilidad Corporativa.-** Adopta un modelo de gestión sustentable, sostenible y orientada por la planificación, a través de una administración eficiente en aspectos económicos, sociales y ambientales de la Institución; busca satisfacer la demanda de servicios portuarios y su acción tiene impacto regional.

- **Honestidad.-** Todas las acciones que se realizan, se ajustan al cumplimiento de sus deberes y al respeto de sus bienes e instalaciones por parte de sus integrantes.
- **Transparencia.-** La gestión de directivos, empleados y trabajadores debe corresponder a sus Misión y trabajar por alcanzar su Visión Institucional, de cuya labor se debe dar cuenta a la comunidad portuaria y a su entorno de manera permanente.
- **Compromiso.-** La Entidad, trabaja identificada con una dirección estratégica compartida por sus actores, lo que les da el estímulo necesario para cumplir a cabalidad con sus funciones.
- **Solidaridad.-** El sentido de apoyo mutuo entre colaboradores y se trabaja pensando en la colectividad de la región, sabiendo que sus logros Institucionales se revierten en relaciones más justas y distributivas de riqueza y bienestar.
- **Respeto.-** Valorar al cliente interno y externo reconociendo el derecho de los otros de tener actitudes, conductas y opiniones que difieran de las propias.
- **Tolerancia.-** Respetar los pensamientos y las acciones de terceros.
- **Integridad.-** Mantener la moral en la vida personal y en el ejercicio profesional.

4. Objetivos Estratégicos Institucionales

Los objetivos estratégicos que la entidad mantendrá durante la vigencia de este Plan Institucional son los siguientes, los cuales han sido definidos en el Taller para la elaboración del Plan Institucional 2021 – 2025, de acuerdo a la metodología dispuesta para este fin:

PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR	
OBJETIVO	POLÍTICA
10. Impulsar la transformación de la matriz productiva.	10.09 Impulsar las condiciones de competitividad y productividad sistémica necesarias para viabilizar la transformación de la matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza.
POLÍTICA SECTORIAL	

Implementar los planes portuarios y/o los ejes multimodales de manera vinculada con la planificación de desarrollo y ordenamiento territorial y marítimo, a fin de garantizar la conectividad y logística existente o prevista.

Los objetivos estratégicos formulados son:

Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a los buques
Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las cargas
Incrementar los niveles de seguridad integral en los puertos
Incrementar el movimiento de carga a través del Puerto de Esmeraldas
Fortalecer las capacidades institucionales

4.1 Indicadores

Los indicadores que se han definido dentro de este plan institucional responden a los establecidos en el Sistema Integrado de Planificación e Inversión Pública – Sipeip, y acorde a los objetivos estratégicos definidos en el Taller dentro del proceso para la elaboración de la Planificación Institucional Autoridad Portuaria De Esmeraldas 2021 – 2025 los cuales se han establecido uno por cada programa que tiene la institución:

Programación Plurianual de la Política Pública	Objetivo Estratégico Institucional 1	Plan Nacional de Desarrollo	Objetivo 2: Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y la modernización del sistema financiero nacional
			Política: 2.1 Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras.
		Agenda Intersectorial	N/A
		Alineación Sectorial	Eje de Gestión de Transporte
			Prioridad Alta

Objetivo Estratégico Institucional 2	Planificación Institucional	Planificación Institucional	OEI: Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a los buques
			Indicador: Granel Líquido movilizado por Buque (Ton/Bug)
			Línea base: 0 Toneladas
			Meta: Mejorar la eficiencia en el manejo de la carga de graneles líquidos. 2022: 4.800 toneladas 2023: 5.200 toneladas 2024: 4.900 toneladas 2025: 5.100 toneladas
	Plan Nacional de Desarrollo	Plan Nacional de Desarrollo	Objetivo 2: Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y la modernización del sistema financiero nacional.
			Política: 2.1 Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras.
		Agenda Intersectorial	N/A
		Alineación Sectorial	Eje de Gestión de Transporte
	Planificación Institucional	Planificación Institucional	Prioridad Alta
			OEI: Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las cargas
			Indicador: Carga Granel liquido Movilizado por Hora(Ton./HrsOpe)
			Línea base: 0 Toneladas Meta: Mejorar la eficiencia en el manejo de la carga de graneles líquidos. 2022: 190 toneladas 2023: 205 toneladas 2024: 215 toneladas 2025: 230 toneladas

	Objetivo Estratégico Institucional 3	Plan Nacional de Desarrollo	Objetivo: 9. Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos. Política: 9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.
		Agenda Intersectorial	N/A
		Alineación Sectorial	Eje de Gestión de Transporte
		Planificación Institucional	Prioridad Alta
			OEI: Incrementar los niveles de seguridad integral en los puertos
			Indicador: Porcentaje de cumplimiento de los estándares internacionales del código PBIP
			Línea base: 0%
	Objetivo Estratégico Institucional 4	Plan Nacional de Desarrollo	Objetivo 2: Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y la modernización del sistema financiero nacional Política: 2.1 Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras.
		Agenda Intersectorial	N/A
		Alineación Sectorial	Eje de Gestión de Transporte
		Planificación Institucional	Prioridad Alta
			OEI: Incrementar el movimiento de carga a través del Puerto de Esmeraldas
			Indicador: Volumen de carga
			Línea base: 0 Toneladas

			Meta: Movilizar 1.181.133,23 toneladas de carga, durante los 4 años. 2022: 294.772,83 toneladas 2023: 282.399,91 toneladas 2024: 288.233,92 toneladas 2025: 295.526,57 toneladas
	Objetivo Estratégico Institucional 5	Plan Nacional de Desarrollo	Objetivo 14: Fortalecer las capacidades del Estado con énfasis en la administración de justicia y eficiencia en los procesos de regulación y control, con independencia y autonomía.
			Política: 14.3: Fortalecer la implementación de las buenas prácticas regulatorias que garanticen la transparencia, eficiencia y competitividad del Estado

5. Diseño de Estrategias, programas y proyectos

5.1 Estrategias 2021 – 2025

OBJETIVO	ESTRATEGIAS
Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a los buques	Implementar y optimizar la infraestructura y superestructura portuaria.
	Automatizar y mecanizar los procesos de embarque y desembarque.
	Profesionalizar el personal operativo.
	Crear e implementar un plan de aseguramiento de la calidad del servicio al buque.
Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las cargas	Optimizar el tiempo de almacenamiento.
	Implementar y mejorar lugares adecuados de almacenamiento de carga de acuerdo a su tipo.
	Automatizar y mecanizar los procesos de porteo, transferencia y despacho.
	Implementar y optimizar la infraestructura y superestructura portuaria
	Crear e implementar un plan de aseguramiento de la calidad del servicio a la carga
Incrementar los niveles de seguridad integral en los puertos	Controlar el cumplimiento del Plan de Protección de la Instalación Portuaria
	Controlar el cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental
	Implementar y controlar el plan de salud y seguridad ocupacional
	Mejorar la aplicación de las normativas jurídicas vigentes aplicables de la seguridad portuaria.

	Implementar certificaciones de calidad, seguridad integral y ambiente
Incrementar el movimiento de carga a través del Puerto de Esmeraldas	Difundir las ventajas del puerto comercial de Esmeraldas en nuestra zona de influencia y a las líneas navieras
	Desarrollar infraestructura y condiciones logísticas para ampliar la operación de graneles.
Fortalecer las capacidades Institucionales	Incrementar la eficiencia institucional de la APE
	Incrementar el desarrollo del talento humano de la APE
	Incrementar el uso eficiente del presupuesto de la APE

Fuente: Acta de desarrollo del Taller dentro del proceso para la elaboración de la Planificación Institucional Autoridad Portuaria De Esmeraldas 2021 – 2025

5.2 Identificación de programas y proyectos

Como institución adscrita del Ministerio de Transportes y Obras Públicas, en la modalidad de puertos comerciales, no desarrollamos programas.

Proyectos de inversión

Una vez realizado el taller con todos los departamentos de APE y luego del análisis situacional con datos estadísticos, podemos identificar que la carga que actualmente estamos manejando con mayor porcentaje tanto de importación como de exportación, son los gráneles, tanto solidos como líquidos, lo que nos motiva a buscar el desarrollo de nuestro puerto por esa línea, a pesar de que somos un puerto multipropósito y con las cualidades de atender todo tipo de carga, dentro de nuestras perspectivas de proyectos tenemos los siguientes:

- Construcción del muelle para buques graneleros, inversión aproximada es de \$20.000.000,00
- Construcción de silos para almacenamiento de gráneles sólidos que incluyan bandas para transportar, inversión aproximada es de \$2.500.000,00

Presupuesto de Gasto Corriente

PRESUPUESTO DE GASTO CORRIENTE			
AÑOS			
2022	2023	2024	2025
5.464.089,00	5.788.324,00	6.077.741,00	6.381.629,00

5.3 Implementación de la política pública con enfoque territorial

Las acciones estatales se articularan con una visión de desarrollo productivo en la zona del cantón y provincia Esmeraldas, parroquia Luis Tello, los cual beneficia directamente a toda la zona de influencia de la parte central del país (Pichincha, Santo Domingo, Imbabura, Carchi) donde existen zonas industriales, productivas y parque automotriz, además servirá de proyección de carga que se puede movilizar hacia el norte del país llegando a la parte sur de Colombia, donde la cercanía de nuestro puerto es más accesible que desde el puerto de Buenaventura.

El monto de la inversión destinado para la ejecución de estos proyectos, será establecido mediante la contratación de estudios que permita cubrir las necesidades de nuestros clientes y futuros clientes que movilicen carga a gráneles.

PROVINCIA	POBLACIÓN
Esmeraldas	534.092
Carchi	164.524
Imbabura	398.244
Pichincha	2.576.287
Santo Domingo de los Tsáchilas	368.013
Orellana	136.396
Sucumbíos	176.472
TOTAL	4.354.028

ÁREA DE INFLUENCIA



6. Programación Plurianual y Anual de la Política Pública

6.1 Programación Plurianual de la Política Pública

PROGRAMACIÓN PLURIANUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA											
Planificación Institucional	AÑOS	Presupuesto de inversión									
		Cup del programa	Programa	Cup del proyecto	Proyecto de inversión	Presupuesto	Articulación PND	Zona	Provincia	Cantón	Parroquia
Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las cargas	2022	N/A	N/A	61000000.000.374637	Construcción de patio G2 y anexarlo a G3, patios para almacenamiento de: vehículos (C2) y contenedores (G9).	3.092.110,98	Objetivo # 2	1	Esmeraldas	Esmeraldas	Luis Tello
	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2024	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2025	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	TOTAL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN CUATRIANUAL					3.092.110,98					

Autoridad Portuaria de Esmeraldas, no cuenta con presupuesto para proyectos de inversión, ni CUP para los años 2023, 2024 y 2025.

Programación Plurianual de la Política Pública (Desglose Meta Anual)				
Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las naves	Desglose anual de metas	Indicador de resultado Granel Líquido movilizado por Buque (Ton/Buq)		
		Nota aclaratoria: Indicador discreto, cada año se encera por efecto de la fórmula		
		Línea Base	0 Toneladas	Número
		Meta cuatrianual	20.0000 Toneladas	Número
		Valor absoluto	20.000 Toneladas	Número
		Meta anual	4800 Toneladas	Número
	2022	4800 Toneladas		Número
	2023	5200 Toneladas		Número
	2024	4900 Toneladas		Número
	2025	5100 Toneladas		Número
Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las cargas	Desglose anual de metas	Indicador de resultado Carga Granel liquido Movilizado por Hora(Ton./HrsOpe)		
		Nota aclaratoria: Indicador discreto, cada año se encera por efecto de la fórmula		
		Línea Base	0 Toneladas	Número
		Meta cuatrianual	840 Toneladas	Número
		Valor absoluto	840 Toneladas	Número
		Meta anual	190 Toneladas	Número
	2022	190 Toneladas		Número
	2023	205 Toneladas		Número
	2024	215 Toneladas		Número
	2025	230 Toneladas		Número
Incrementar los niveles de seguridad integral en los puertos	Desglose anual de metas	Indicador de resultado Porcentaje de cumplimiento de los estándares internacionales del código PBIP		
		Nota aclaratoria: Indicador discreto, cada año se encera		
		Línea Base	0 %	Porcentaje

		Meta cuatrianual	100 %	Porcentaje
		Valor absoluto	100 %	Porcentaje
		Meta anual	100 %	Porcentaje
	2022	100 %		Porcentaje
	2023	100 %		Porcentaje
	2024	100 %		Porcentaje
	2025	100 %		Porcentaje
Incrementar el movimiento de carga a través del Puerto de Esmeraldas	Desglose anual de metas	Indicador de resultado Volumen de carga		
		Nota aclaratoria: Indicador continuo acumulado		
		Línea Base	0	Número
		Meta cuatrianual	1.181.133,23	Número
		Valor absoluto	1.181.133,23	Número
		Meta anual	294.772,83	Número
	2022	294.772.83		Número
	2023	295.399,91		Número
	2024	295.433,92		Número
	2025	295.526,57		Número

6.2 Programación Anual de la Política Pública

PROGRAMACIÓN ANUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA											
Planificación Institucional	SEMESTRES	Presupuesto de inversión									
		Cup del	Programa	Cup del proyecto	Proyecto de inversión	Presupuesto	Articulación PND	Zona	Provincia	Cantón	Parroquia
Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las cargas	ENERO - JUNIO	N/A	N/A	61000000.00 00.374637	Construcción de patio G2 y anexarlo a G3, patios para almacenamiento de: vehículos (C2) y contenedores (G9).	3.092.110,98	Objetivo # 2	1	Esmaldas	Esmaldas	Luis Tello
	JULIO -	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	TOTAL PRESUPUESTO INVERSIÓN ANUAL DE APE					3.092.110,98					
	TOTAL PRESUPUESTO ANUAL DE GASTO CORRIENTE					5.464.089,00					
	TOTAL PRESUPUESTO ANUAL INSTITUCIONAL					8.556.199,98					

Programación Anual de la Política Pública (Desglose Meta Semestral)			
Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las naves	Desglose anual de metas	Indicador de resultado Granel Líquido movilizado por Buque (Ton/Buq)	
		Línea Base	0 Toneladas Número
		Meta cuatrianual	20.000 Toneladas Número
		Valor absoluto	20.000 Toneladas Número
		Meta anual	4800 Toneladas Número
	Meta Semestre 1	4800 Toneladas	
	Meta Semestre 2	4800 Toneladas	
Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las cargas	Desglose anual de metas	Indicador de resultado Carga Granel líquido Movilizado por Hora(Ton./HrsOpe)	
		Línea Base	0 Toneladas Número
		Meta cuatrianual	840 Toneladas Número
		Valor absoluto	840 Toneladas Número
		Meta anual	190 Toneladas Número
	Meta Semestre 1	190 Toneladas	
	Meta Semestre 2	190 Toneladas	
Incrementar los niveles de seguridad integral en los puertos	Desglose anual de metas	Indicador de resultado Porcentaje de cumplimiento de los estándares internacionales del código PBIP	
		Línea Base	0 % Porcentaje
		Meta cuatrianual	100 % Porcentaje
		Valor absoluto	100 % Porcentaje
		Meta anual	100 % Porcentaje
	Meta Semestre 1	100 %	
	Meta Semestre 2	100 %	
Incrementar el movimiento de carga a través del Puerto de Esmeraldas	Desglose anual de metas	Indicador de resultado Volumen de carga	
		Línea Base	0 Número
		Meta cuatrianual	1.181.133,23 Número
		Valor absoluto	1.181.133,23 Número
		Meta anual	294.772,83 Número
	Meta Semestre 1	155.073,00	
	Meta Semestre 2	139.699,83	

1. Bibliografía

Barria, C. (30 de agosto de 2021). *BBC.com*. Recuperado el 21 de septiembre de 2021, de BBC.com: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58324770>

Hora, L. (14 de septiembre de 2021). Falta de inversión provoca pérdidas de más de \$86 millones en el puerto de Esmeraldas. *La Hora*, pág. 12.

Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional. (s.f.).

MTOP. (2017-2021). *Plan Sectorial*. Quito: MTOP.

Plan, N. (2021 - 2025). *Plan de Creación de oportunidades*. Ecuador: Gobierno Guillermo Lasso Mendoza.

Prefectura. (2015-2025). *Plan de Ordenamiento Territorial de la Provincia de Esmeraldas*. Esmeraldas: GADPME.

2. Firmas de revisión y aprobación

ACCIÓN	NOMBRE / CARGO / DEPARTAMENTO	FECHA DE APROBACIÓN	FIRMA
Aprobado por:	Ing. Yamil Franco Reyes Gerente General Gerencia	01/07/2022	
Revisado por:	Msc. Rafael Intriago Mera Analista de Planificación 2 Departamento de Planificación	01/07/2022	
Elaborado por:	Msc. Rafael Intriago Mera Analista de Planificación 2 Departamento de Planificación	01/07/2022	