

UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
MENCIÓN EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

“TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL”
PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGISTER EN ADMINISTRACIÓN DE
EMPRESAS

TEMA:
“PLAN DE MEJORA DE LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES DE LA ARMADA
DEL ECUADOR EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA”

AUTOR: LCDO. CARLOS ENRIQUE PLUAS HERRERA

TUTOR: ECON. MARIA PAULINA BRITO O.

GUAYAQUIL – ECUADOR

AGOSTO 2016

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIAS Y TECNOLOGÍA		
FICHA DE REGISTRO DE TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL		
TÍTULO “PLAN DE MEJORAS DE LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES DE LA ARMADA DEL ECUADOR EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA ”		
		REVISORES:
INSTITUCIÓN: UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL	FACULTAD: ADMINISTRACIÓN	
CARRERA: MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS MENCIÓN NEGOCIOS INTERNACIONALES		
FECHA DE PUBLICACIÓN: 03-AGOSTO-2016	N° DE PÁGS.: 46	
ÁREA TEMÁTICA: NEGOCIOS INTERNACIONALES		
PALABRAS CLAVES: CONTROL DE TRAFICO MARÍTIMO, NEGOCIOS INTERNACIONALES, PLAN DE MEJORA		
RESUMEN: MEJORAR EL CONTROL DEL TRAFICO MARÍTIMO EN EL SECTOR DE SANTA ELENA , CON EL FIN DE AYUDAR A LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES A NIVEL NACIONAL		
N° DE REGISTRO(en base de datos):	N° DE CLASIFICACIÓN: N°	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR: CARLOS PLUAS HERRERA	Teléfono: 0978743815	E-mail: cpluash@gmail.com
CONTACTO DE LA INSTITUCIÓN	Nombre:	
	Teléfono:	

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de tutor del estudiante Carlos Plus Herrera, del Programa de Maestría/Especialidad MAE Negocios Internacionales, nombrado por el Decano de la Facultad de Administración CERTIFICO: que el trabajo de titulación especial titulado “Plan de mejora de los negocios internacionales de la Armada del Ecuador en la provincia de Santa Elena”, en opción al grado académico de Magíster (Especialista) en Negocios Internacionales, cumple con los requisitos académicos, científicos y formales que establece el Reglamento aprobado para tal efecto.

Atentamente

Econ. María Paulina Brito O.

TUTOR

Guayaquil, 03 agosto de 2016

DEDICATORIA

Les dedico este trabajo a Dios, mis padres, hermanos y todas esas personas que confiaron en mí y se encuentran orgullosos del trabajo realizado desde el primer instante que comencé a forjar este logro hasta el último momento que lo culmine.

AGRADECIMIENTO

A mis padres que con su buen ejemplo, unión y apoyo absoluto sembraron en mí el deseo de superación constante, a mis hermanos y amigos que me han respaldado de una forma incondicional.

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad del contenido de este trabajo de titulación especial, me corresponden exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL”

FIRMA

CARLOS PLUAS HERRERA

ABREVIATURAS

DIGEIM	Dirección General de Intereses Marítimos
CNMMP	Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos
FLOPEC	Flota Petrolera Ecuatoriana
UE	Unión Europea
OMI	Organización Marítima Internacional
CNUCYD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
SOLAS	Safety of Life at Sea
ZALs	Zonas de Actividades Logísticas ()
ISPS	International Ship and Port Facility Security),
ONU	Organización Naciones Unidas
IACS	Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación

Tabla de contenido

Resumen	01
Introducción.....	03
Delimitación del problema:	04
Formulación del problema:.....	04
Justificación:.....	04
Objeto de estudio:.....	05
Campo de acción o de investigación:	05
Objetivo general:	05
Objetivos específicos:.....	05
La novedad científica:	06
Capítulo 1 MARCO TEÓRICO	07
1.1 Teorías generales	07
1.2 Teorías sustantivas	07
1.3 Referentes empíricos.....	19
Capítulo 2 MARCO METODOLÓGICO	23
2.1 Metodología:.....	23
2.2 Métodos:	23
2.3 Premisas o Hipótesis	24
2.4 Universo y muestra	25
2.5 CDIU – Operacionalización de variables	26
2.6 Gestión de datos.....	26
2.7 Criterios éticos de la investigación	27
Capítulo 3 RESULTADOS	29
3.1 Antecedentes de la unidad de análisis o población.....	29

3.2	Diagnostico o estudio de campo:	29
Capítulo 4 DISCUSIÓN		33
4.1	Contrastación empírica:	33
4.2	Limitaciones:.....	34
4.3	Líneas de investigación:.....	34
4.4	Aspectos relevantes.....	35
Capítulo 5 PROPUESTA		38
Conclusiones y recomendaciones		45
Bibliografía.....		46
Anexos		47

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	.-Operacionalización de variables.....	26
Tabla 2	.-Matriz DOFA.....	31
Tabla 3	.-Propuesta de incremento de operaciones.....	39
Tabla 4	.-Propuesta de incremento de inspecciones.....	40
Tabla 5	.-Propuesta de incremento de embarcaciones.....	41
Tabla 6	.-Propuesta de incremento de personal.....	42
Tabla 7	.-Propuesta de disminución de tiempos en trámites.....	43
Tabla 8	.-Propuesta de incremento de presupuesto.....	44

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.-Nivel de operaciones de Control.....	39
Figura 2.-Nivel de inspecciones realizadas.....	40
Figura 3.-Número de embarcaciones.....	41
Figura 4.-Numero de personal.....	42
Figura 5.-Tiempo de tramites.....	43
Figura 6.-Presupuesto.....	44

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo proponer un plan de mejora que favorezca al control realizado por la Armada Nacional en el proceso de desarrollo en los negocios internacionales del sector de Santa Elena.

La investigación es cualitativa. Se utilizó para la obtención de la información una entrevista conformada por un cuestionario de diez preguntas, las cuales fueron dirigidas al personal que realiza tráfico marítimo, así como personal de la marina que labora en la Capitanía de Puerto Salinas como brazo operativo de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, en representación de la Armada del Ecuador, los datos fueron procesados y analizados, con técnicas de método empírico.

Estos resultados unido al hecho que la investigación incluya en su misión el mejoramiento continuo de sus operaciones, inspecciones, materiales, presupuesto y recurso humano, es un hito que pone de manifiesto la necesidad de implementación de un sistemas de control.

Los resultados del estudio facilita, además, la gestión para el cambio, encaminada a la mejoría de los procesos que realiza la Armada Nacional en el control del tráfico marítimo, con vista a un acercamiento a la elevación de seguridad de la navegación en la mar.

Palabras clave: Tráfico Marítimo, Capitanía de Puerto Salinas, Negocios Internacionales, controles.

SUMMARY

This paper aims to propose an improvement plan that favors the control by the Navy in the development process in the international business of Santa Elena sector.

The research is qualitative. It was used to obtain information interview consists of a questionnaire of ten questions, which were addressed to personnel performing maritime traffic and navy personnel working in the Port Salinas as the operating arm of the National Aquatic Spaces, representing the Navy of Ecuador, data were processed and analyzed with empirical method techniques.

These results coupled with the fact that research includes in its mission the continuous improvement of its operations, inspections, materials, budget and human resources, is a milestone that underscores the need for implementation of a control systems.

The study results also facilitates management for change, aimed at improving the processes carried out by the Navy in the control of maritime traffic, overlooking an approach to raising safety of navigation at sea.

Keywords: Maritime Traffic, harbormaster Salinas, International Business, controls.

INTRODUCCIÓN

El Ecuador posee más de un millón de kilómetros cuadrados de mar territorial (DIGEIM, 2004), que equivale casi a cuatro veces su territorio consolidado, sumados tanto el insular como el continental; que cuenta con el Archipiélago de Colón, conocido mundialmente como “las islas Galápagos”, uno de los sitios más emblemáticos de la tierra. La provincia de Santa Elena se ubica en la costa del Ecuador, fue creada el 7 de noviembre de 2007, la más reciente de las 24 actuales, con territorios que anterior a esa fecha formaban parte de la provincia del Guayas, al oeste de ésta. Por ser costa es acreedora de una riqueza marítima y con gran afluencia de tráfico marítimo internacional en sus aguas.

En la actualidad vivimos en una sociedad global estructurada sobre la base de una economía también global; y esta economía no podría funcionar eficientemente sin transporte marítimo, sin los buques y las instalaciones portuarias que lo sostienen, y sin la industria marítima en general.

Por medio de esta investigación realizaré un análisis sobre el plan de mejoras que ayude a los negocios internacionales en relación a los controles realizados por la Armada del Ecuador a través de la Capitanía de Puerto Salinas ubicada en la provincia de Santa Elena.

Para lo cual se obtendrán datos de registros de inspecciones, controles a realizados, documentación administrativa, regulaciones para tráfico marítimo entre otros. Se trabajara con la Capitanía de Puerto Salinas, Buques mercantes, Autoridad Marítima entre otros que estén relacionados con la investigación que se llevara a cabo.

La investigación tendrá un aporte útil para la implementación de mejoras en controles de tráfico marítimo en el sector de Santa Elena y de esta forma apoyar al desarrollo de los negocios internacionales en el país.

Delimitación del problema:

El estudio se realizará en la Provincia de Santa Elena región costera del Ecuador, específicamente en Salinas, durante los meses de junio a agosto del 2016, tiempo en el cual se utilizaran los instrumento de recolección de datos en la Capitanía de Puerto de Salinas perteneciente a la Armada del Ecuador, entidad encargada del control del tráfico marítimo, seguridad de la navegación y control de actividades ilícitas, entre otras, dentro de las 200 millas de mar territorial hasta sus límites.

Formulación del problema:

¿Cuáles son los factores que inciden en los negocios internacionales en el sector de Santa Elena por parte de la Armada del Ecuador a través de la Capitanía de Puerto de Salinas?

Justificación:

Existe un alto grado de inseguridad y riesgo del tráfico marítimo en el sector de Santa Elena, afectando de forma directa al desarrollo de los procesos del Negocio Internacional.

Objeto de estudio:

Se realizara el estudio a las falencias en los controles realizados por la Capitanía de Puerto Salinas como ente controlador, brazo operativo de la Armada de Ecuador, con el fin de mejorar el desarrollo de los negocios internacionales.

Campo de acción o de investigación:

El campo de acción de este proyecto se encuentra establecido en las 200 millas de extensión marítima, desde la puntilla de Santa Elena, misma que está bajo la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Salinas.

Objetivo general:

Realizar un plan de mejoras de los negocios internacionales de la Armada del Ecuador en la provincia de Santa Elena.

Objetivos específicos:

1.-Mejorar el nivel de patrullajes en la Capitanía de Puerto de Salinas, a través de planificación y asignación de presupuesto establecidos para los mimos.

2.- Establecer mecanismos de desarrollo para los negocios internacionales en el sector de Santa Elena en base al control fluvial.

3.- Mejorar los trámites administrativos para la actualización de documentos que permiten realizar tráfico nacional e internacional.

La novedad científica:

La investigación demostrará las falencias en los controles de seguridad, para el total desarrollo de los negocios internacionales en el sector de Santa Elena, área de alto riesgo en actividades ilícitas.

Las falencias se pueden medir por indicadores de gestión, utilizando fórmulas que demuestran el nivel de gestión realizado por cada variable a estudiar, es así como se podría demostrar los resultados que arrojan el estudio en este tema de trabajo especial.

En este trabajo podemos encontrar también como novedad científica, que la falencia principal de la inseguridad, se debe a un conjunto de novedades que se encuentran relacionadas directa e indirectamente, las cuales debes ser motivo de estudio, en base a métodos de medición como algoritmos, indicadores y otros.

Capítulo 1

MARCO TEÓRICO

1.1 Teorías generales

Según el trabajo realizado por el señor Ingeniero Apolinario, R en el año 2012 en su Investigación y análisis de la implementación de un sistema logístico y de transportación marítima de carga en la ruta Guayaquil – Galápagos, como parte de su marco teórico indica, en los últimos años, hemos presenciado la globalización de los mercados y la producción. La globalización de los mercados implica que los mercados nacionales se funden en un enorme mercado único. La globalización de la producción significa que las empresas establecen sus actividades productivas en los lugares óptimos del mundo para llevarlas a cabo. (Apolinario R. , 2012)

En un mundo que está en constante desarrollo, y con una globalización muy marcada, los negocios internacionales han tenido la necesidad de expandirse o estancarse. Apoyado por las corrientes globalizadoras, ha hecho que esta expansión se dé fuera de las fronteras nacionales. Las empresas han comprendido que fuera de las fronteras de sus países existen oportunidades de crecimiento muy grandes, pero también han aprendido que para aprovechar estas oportunidades, es necesario un aprendizaje muy profundo, pues no es lo mismo hacer negocios fuera de sus fronteras. (Apolinario, 2012)

1.2 Teorías sustantivas

En lo concerniente a este tema de investigación se tomaron como referencias algunos informes referentes al mismo y que se presentan a continuación:

TRANSPORTE MARÍTIMO.- Los Organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional OMI, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo CNUCYD o UNCTAD por su nombre en inglés y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL definen al y transporte marítimo, como el traslado de un lugar a otro de algún elemento, en general personas o bienes, pero también un fluido.

El transporte es una actividad fundamental donde descansa el crecimiento económico y las posibilidades de desarrollo.

La Comunidad Andina señala además que, el transporte es primordial para trasladar los productos elaborados desde el lugar donde se fabrican a los mercados donde se venden, y para trasladar la materia prima desde el lugar donde se encuentra hasta la fábrica donde se transforma.

El transporte de mercancías de un punto a otro puede realizarse a través de cualquiera de los distintos modos de transporte, o bien mediante una combinación de los mismos, estos modos son combinaciones de redes que están relacionados con el medio en el que se producen, éstos son:

Por vías navegables: Transporte marítimo y fluvial, realizado por buques comerciales a través de mares, ríos y lagos.

Aéreo: Involucra a las aeronaves y aeropuertos, aparece con el progreso de la aviación comercial.

Terrestre: Es el realizado por carretera o vías férreas.

Tubería: Es el transporte de elementos en estado líquido o gaseoso impulsado por tubería mediante estaciones de bombeo.

Red eléctrica: Es el transporte de energía eléctrica realizado a través de líneas de media y alta tensión.

Los puertos como punto de contacto para la circulación de mercancías y de servicios, son espacios de confluencia entre los diversos sistemas de transporte, suministradores de servicios y distribuidores de mercancías que requieren de desarrollos logísticos, es por ello que los puertos están obligados a hacer más eficiente el sistema portuario, fomentar el crecimiento del comercio, aliviar la congestión de los principales corredores terrestres y mejorar los enlaces marítimos.

Hoy en día el puerto no es lo que hace 20 años atrás, en que los puertos estaban ubicados en el lugar más alejado e inseguro de la ciudad, en algunas ocasiones sucio y hasta peligroso, pues se han convertido en sitios limpios y seguros dentro y fuera de los mismos.

El transporte marítimo, estrechamente ligado al sector portuario, ha demandado y es la causa de una serie de cambios en los puertos, originados por el incremento del comercio global. (Unidas C. d., 2010)

LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, Alex León y Rosa

Romero, editorial Logis Book, volumen 1: Los autores, realizan un análisis de la calidad en la gestión logística como un factor de éxito en los intercambios comerciales.

El conocimiento de los procesos operativos del transporte marítimo y el entorno portuario es la clave de la eficiencia. Ventajas competitivas del transporte marítimo. Tipología de las mercancías y de los medios de transporte. Puertos, áreas logísticas y tipos de tráficos.

- Logística del transporte marítimo: manual de procesos para la gestión logística en el transporte marítimo y el entorno portuario, Alex León y Rosa Romero, editorial Logis Book: Esta obra aborda todas las cuestiones que configuran el proceso del transporte marítimo como un servicio “puerta-a puerta”. (Romero A. L., 2010)

Así mismo se consideró el siguiente marco legal: Código de Policía Marítimo, Ley General de Puertos, Ley General De Transporte Marítimo Y Fluvial, Reglamento a la Actividad Marítima, Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar o también conocido por sus siglas en inglés SOLAS (Safety of Life at Sea), Convenio Internacional sobre las líneas de carga, Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques. (Romero A. L., 2010)

PUERTO.-El Diccionario de la lengua de la Real Academia Española define puerto como: “el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de

los vientos y dispuesto para detener las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, en conclusión un puerto es el eslabón que permite el intercambio comercial entre el mar y la tierra”.

El Glosario de Términos Náuticos de la web

<http://vamosremando.blogspot.com>, lo define como: “Ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas.

Se incluyen las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de carga”.

El Ing. Rogelio Orillac, Director General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares de Panamá, en el I Foro de Global de Logística y Comercio Internacional realizado en mayo 2006 en Panamá dijo que “un puerto es un conjunto de instalaciones y servicios que permiten la realización del intercambio de mercancías entre medio terrestre y acuático. Es la puerta por donde pasa la mayoría de los productos del comercio internacional, es la interfase entre el transporte terrestre y marítimo. Hoy en día el 90% comercio mundial es por vía marítima.”

La obra “Los puertos en el transporte marítimo” de Carl Rúa Costa señala que, los puertos deben disponer de condiciones físicas y de organización determinadas, como por ejemplo:

- a) Superficie de agua con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas.
- b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan a los buques realizar sus operaciones en condiciones de seguridad adecuadas.
- c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías y enseres.
- d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados, que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.
- e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad. (Romero A. L., 2010)

PUERTO COMO PARTE DE LA CADENA LOGISTICA.- Según lo manifestado por el consultor logístico Gerson Gómez Giraldo, el transporte marítimo está marcadamente influido por dos nodos operativos: los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas (ZALs), espacios que apuntan a conectarse de manera cada vez más fluida, con el objetivo de agilizar las operaciones y aportar un valor agregado al movimiento general de las cargas.

En la actualidad los puertos están obligados a formar parte de las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución, y no desarrollar sus actividades de manera

independiente, para esto es importante decidir cuándo y dónde deben realizarse estas actividades a fin de lograr costos más bajos, tiempos muertos mínimos y máxima concentración de productos.

Para alcanzar un adecuado nivel de integración es primordial brindar una variada gama de servicios, lo que fortalece la captación y fidelización del principal cliente del puerto: “la carga”. Desde una perspectiva logística un puerto no sólo debe tener en cuenta las actividades que se desarrollan en el entorno del ámbito portuario, sino también la influencia que estas actividades tienen sobre el transporte anterior y posterior a su ingreso o salida del puerto.

La cadena logística no comienza en los puertos sino en el lugar de producción de la materia prima y va hasta los centros de consumos.

Las Zonas de Actividades Logísticas Portuarias generan valor agregado de diversas maneras, como pueden ser los servicios básicos como control de mercadería, transporte, distribución; servicios de almacenamientos, embalaje, etiquetado, además de un sistema de comunicación entre empresas, operadores logísticos, empresas de transportes. Por otro lado, su construcción implica una disminución de los costos de transporte de las empresas; mejoras del medio ambiental; y menor transporte, entre otras cosas.

Según se afirma en el artículo “La función logística de los puertos” publicado en el blog Énfasis Logística Online, desde el punto de vista logístico, los puertos ocupan una

posición estratégica en el sistema actual de producción, comercio y transporte, en especial si se consideran los siguientes factores:

- Son los puntos de partida y llegada del transporte marítimo.
- Los mayores movimientos de carga se llevan a cabo por vía marítima.
- Los puertos constituyen la mayor interfaz entre modos de transporte, además de ser importantes centros de información.
- El puerto moderno es un nodo dinámico de una red compleja de producción y distribución.

PUERTOS DE UN MISMO PAIS.-El periodista de opinión de nacionalidad peruana Alfredo Palacios Dongo en su reportaje “Perú: Debe fomentarse el cabotaje” señala que el antiguo término cabotaje alude a la navegación costera desde un punto geográfico notable a otro, navegando de “cabo a cabo”, pero actualmente se emplea para designar a las naves que realizan el tráfico de mercancías entre puertos de un mismo país.

El transporte terrestre, desde el punto de vista de economía de escala es 25% más caro que el de cabotaje a partir del traslado de volúmenes de carga sobre las 900 toneladas y distancias mayores de 500 kilómetros – incrementándose hasta 50% sobre los 2,000 kilómetros–; además de su menor rendimiento, presenta informalidad, inseguridad, ineficiencia y produce congestión y contaminación”.

Bajo esta perspectiva, por razones económicas, operativas y de seguridad se debería impulsar el cabotaje marítimo, el cual permitiría disminuir los costos a los operadores y reducir las tarifas a los clientes; para lo cual es importante contar con la infraestructura, equipos e instalaciones portuarias, así como las conexiones viales. (Romero A. L., 2010)

TIPOS DE PUERTOS.- Rúa, C. C. (2006) en su obra “Los Puertos en el Transporte Marítimo” publicada por la Universidad Politécnica de Catalunya, señala que, los puertos pueden clasificarse desde diferentes puntos de vista. Así, podemos considerar: Clasificación física, en razón a su situación o emplazamiento, a sus condiciones naturales, por sus condiciones físicas en cuanto a mareas, corrientes, etc., Clasificación funcional o en base a sus fines específicos, Clasificación en función de su titularidad, Clasificación en razón a los servicios prestados por el puerto, Clasificación en función del nivel de gestión que realiza la autoridad portuaria. (Rúa, 2006)

CLASIFICACION EN FUNCION DEL NIVEL DE DESARROLLO DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.- En base a la organización interna y a sus estrategias de desarrollo que presentan sus servicios la UNCTAD realizó una clasificación de los puertos a principios de los 90 distinguiendo tres generaciones de puertos.

Los puertos de primera generación son aquellos que presentan un menor desarrollo de sus servicios, básicamente corresponde a la estructura habitual en los puertos antes de los años 60 y a algunos existentes hoy en día en países en vías de desarrollo en los que básicamente se ofrecen servicios de carga, descarga y almacenamiento de la mercancía,

siendo únicamente centros de conexión entre dos modos de transporte, el terrestre y el marítimo.

Los puertos de segunda generación, que corresponden al estado de desarrollo habitual entre los años 60 y los 80, presentan una mayor integración de sus actividades así como con las administraciones y con el entorno. Empieza a aparecer una especialización por tráfico (especialmente en el caso de graneles líquidos y sólidos). Además de los servicios ofrecidos por los puertos de primera generación empiezan a aparecer operaciones de transformación de cargas así como servicios industriales y comerciales tanto para la mercancía como para el buque, servicios, como puede verse, de mayor valor añadido.

Los puertos de tercera generación, que corresponden al nivel de desarrollo alcanzado por los puertos de los países desarrollados después de los 80, presentan una alta especialización con terminales dedicadas a los diferentes productos. Predomina la unitización de cargas (especialmente la contenerización). Los puertos se convierten en plataformas comerciales para el comercio exterior y en centros de transporte intermodal.

La Comunidad Andina en el documento “Origen del Transporte” plantea que existen gran cantidad de clasificaciones de tipos de puertos. En primer lugar y por su importancia se establecerá la de tipo jurídico: Comerciales y no comerciales, De interés local o general, Por sus características físicas, Por la propiedad, Por el tipo de tráfico marítimo, Por las mercancías que tratan, Otros.

Unitización: Proceso de agrupamiento de diversas unidades de carga fraccionada o ítems individuales en una unidad única (palés o contenedores, por ejemplo), compacta, reforzada y provista de elementos (patines, listones, asas, etc.) que faciliten su manejo, traslado y almacenamiento de forma homogénea, sistematizada y segura. (Romero A. L., 2010)

FORMAS DE PRESTACION Y CLASIFICACION.- De acuerdo a lo que establece las “Normas que regulan el servicio portuario en el Ecuador” expedidas el 12 de abril de 2012, los servicios portuarios se prestarán en las jurisdicciones portuarias, tanto marítimas como fluviales, de manera integral, a través de operadores portuarios previamente matriculados por la autoridad nacional competente y habilitados por la Entidad Portuaria, su delegado, o el Terminal Portuario Habilitado, dependiendo del caso; en las siguientes formas:

- a) En forma directa, por parte del Estado, a través de sus instituciones, mediante la contratación de operadores portuarios, bajo modalidad concursable.
- b) En forma indirecta, mediante delegación por parte del Estado, a través de sus instituciones (bajo la forma jurídica de concesión o autorización), de acuerdo al procedimiento determinado en el “Reglamento de Aplicación Del Régimen Excepcional De Delegación De Servicios Públicos De Transporte”; o, por operadores portuarios contratados por la empresa privada, cuando no involucre ocupación y usufructo de bienes, infraestructuras y facilidades estatales pre-existentes.

Los servicios portuarios que se prestan en los puertos marítimos y fluviales del Ecuador se clasifican en: Servicios Generales, Servicios al buque y embarcaciones, Servicios a la carga, Servicios a pasajeros, Servicios conexos. (Romero A. L., 2010)

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.- Según lo establecido por la Secretaria de Administración Publica estipula que la las coordinaciones de actividades de negocios internacionales en el Ecuador está representada por los siguientes organismos: Armada del Ecuador, Autoridad Portuaria, Servicio Nacional de Aduana, la Autoridad Marítima, Policía Nacional y Ministerio de Salud Pública. (SENAE, 2012)

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.- Según el Glosario de Términos Marítimos Portuarios publicado en la página web www.copemex.com, la infraestructura portuaria está conformada por las obras civiles e instalaciones mecánicas, electrónicas fijas y flotantes, construidas en los puertos para facilitar el transporte y el intercambio modal, constituida por un acceso acuático, zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros y acceso terrestre. (Marineros, 2005)

Astillero: Lugar donde se construyen y reparan las embarcaciones

Varadero: Lugar apropiado para sacar las embarcaciones a tierra, con el objeto de repararlas, pintarlas, etc. (Maritima, 2013)

TRAFICO MARÍTIMO.- Carles Rúa Costa, Universidad Politécnica de Catalunya, el Tráfico Marítimo el realizado mediante barco, su principal ventaja radica en la

capacidad de transportar mercancías voluminosas a bajo costo, de un puerto de embarque a otro de destino, forman parte del tráfico marítimo la movilización de buques de usos distintos a los comerciales, como por ejemplo, buques militares, de investigación, pesqueros y deportivos. (Marina, 2002)

De acuerdo a lo que señala José González Alvares en su artículo “Tipos de buques y su clasificación”, los buques se pueden clasificar de muchas maneras; según su función, tipo de propulsión, de hélice, de casco³⁶, cubierta, etc. A su vez cada tipo se puede dividir en otras subdivisiones y por ende hay buques que son una mezcla de varios tipos al estar funcionalmente trabajando en varios sectores lo que dificulta el definirlos. A continuación una clasificación básica por su funcionalidad: Pasaje, Mercante: Petroleros, gaseros, graneleros, mineraleros, portacontenedores, Ro-Ro, frigoríficos, Guerra, Auxiliares, Pesca, Deportivos, Remolcadores, Dragas, Pontones, Casco: Cuerpo del buque, sin máquinas, arboladura ni pertrechos, Draga: Barco que lleva máquina para limpiar el fondo de los ríos, puertos y zonas navegables de arena, piedras y otros materiales, Pontón: Barco de fondo chato usado en ríos y puertos, así como para la construcción de puentes, Diques flotantes, Salvamento, Pequeñas embarcaciones: Lanchas, fibras, canoas (Alvarez, 2010)

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO- Según lo señalan la Organización Marítima Internacional OMI y la Organización de Naciones Unidas ONU, más del 90% del comercio global es transportado en barcos, por lo que este es un método esencial para la economía mundial; además, el sector marítimo no perjudica el medio ambiente y ofrece numerosas carreras tanto en el mar como en tierra. Millones de contenedores y de pasajeros se mueven cada año en los puertos a nivel mundial, es por esto que nadie duda de la

interdependencia de los estados y la importancia del transporte marítimo en el comercio.

(Unidas O. N., 2004)

NORMAS DE CLASIFICACION PARA SEGURIDAD DE LOS BUQUES Y DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, Según lo investigado por Tannia Vite en su Investigación y análisis de la implementación de un sistema logístico y de transportacion maritima de carga en la ruta Guayaquil – Galapagos, las Sociedades de Clasificación son organizaciones no gubernamentales o grupos de profesionales cuyo objetivo es el de promover la seguridad de la vida humana y propiedades (buques y plataformas offshore) así como la protección del entorno natural marino. Esto se consigue gracias al desarrollo de Reglas de Clasificación, cuya aplicación permite confirmar que:

- El diseño de los buques cumple con dichas reglas;
- La inspección de los buques durante el periodo de construcción;
- Se realizan inspecciones periódicas para confirmar que los buques continúan cumpliendo dichas reglas.

Plataforma Offshore: Construcción flotante o fijada en el fondo marino como las plataformas petrolíferas o de extracción de gas,

Beneficios fundamentales:

1. Proporciona un aseguramiento escrito de que el buque cumple las normas de clasificación.
2. Facilita la obtención de los certificados necesarios para la navegación.

3. Contribuye a la protección de la vida humana y de los entornos marinos. (Romero A. L., 2010)

Los buques se clasifican de acuerdo a su estado y a su diseño. Las reglas de clasificación se delinearán para asegurar un nivel de estabilidad, seguridad e impacto ambiental. (OMI, 2010)

Las Sociedades de Clasificación emplean inspectores de buques, inspectores de equipos marinos, técnicos eléctricos e ingenieros o arquitectos navales, normalmente localizados en puertos alrededor del mundo. (OMI, 2010)

1.3 Referentes empíricos

Según el trabajo realizado por el señor Ingeniero Apolinario, R en el año 2012 en su Investigación y análisis de la implementación de un sistema logístico y de transportación marítima de carga en la ruta Guayaquil – Galapagos, podemos determinar que si existe la posibilidad de que con una buena planificación y otros factores más, se podría implementar un buen sistema logístico, como de control el cual podría ayudar a mejorar el desarrollo de los negocios internacionales en el sector de Santa Elena. **(R, 2012)**

Así como también podemos citar la implementación realizada por los señores Henrik Franklin (RE2/EN2) Jefe Equipo de Proyecto; Helí Nessim, Michele

Lemay, George Alexandrou y Silvia Echeverría (RE2/EN2); Miguel Coronado (LEG/OPR2); Rodrigo Coloane (COF/CPN), al realizar la implementación del fortalecimiento de la capacidad de gestión de la autoridad marítima de Panamá para el manejo costero integrado, esta propuesta da a conocer que la factibilidad de mejoras y fortalecer un sistema de control, es acertada para la corrección de falencias un sistema de control de tráfico marítimo. **(Henrik Franklin, 2010)**

Capítulo 2

MARCO METODOLÓGICO

2.1 Metodología:

En el trabajo presente utilizaremos la metodología cualitativa, en vista que los datos a utilizar son resultado del análisis realizado por el investigador los cuales se encuentran fundamentos por el trabajo realizado de los últimos años en la transportación de mercancía en el sector de la provincia de Santa Elena. Esta investigación está respaldada en una investigación de campo realizado por el suscrito, y en base a las técnicas de investigación a desarrollarse en el presente trabajo obtendremos la realizada de la situación investigada para encontrar la solución del problema. Métodos:

Método Teórico:

Método de análisis y síntesis.- Utilizamos este método debido a que se analizara los resultados de la entrevista realizada al personal que realiza tráfico marítimo en el sector de Santa Elena, el cual pertenece a una parte del proceso de negocios internacionales. Así mismo se analizara los resultados del personal que ejerce el control del tráfico marítimo en dicho sector. Una vez analizados los resultados se realizará una síntesis del objetivo y se determinara causa efecto.

Cabe recalcar que se realizara el análisis de documento, leyes, códigos, reglamentos, investigaciones y otros documentos que sirvan para el trabajo de investigación, entre estos tenemos al Código de Policía Marítima y la Ley General de Puertos.

Método Empírico:

Entrevista semiestructurada: Se entrevistará a catorce trabajadores que realizaron tráfico internacional en los buques mercantes durante los últimos cinco años, así mismo se gestionara para entrevistar a personal de la Capitanía de Puerto de Salinas los cuales deben haber estado en el reparto mínimo los últimos dos años con el pase efectivo.

La entrevista será a través de un cuestionario que contendrá diez preguntas cada uno, mismo que una vez obtenido los resultados se procederán a realizar los análisis y las síntesis pertinentes.

2.2 Premisas o Hipótesis

Si implementamos un plan de mejora en los negocios internacionales de la Armada del Ecuador en el sector de Santa Elena, entonces obtendremos mayor desarrollo en el tráfico marítimo, de una forma más segura y confiable que ayude al comercio internacional, satisfaciendo las operaciones de negocios internacionales y su desarrollo nacional.

Variable independiente:

- Plan de mejora en los negocios internacionales.

Variable dependiente:

- Mejora del comercio internacional.

- Satisfacción de las necesidades en materia de seguridad, de la gente de mar que navega en buques mercantes.
- Desarrollo de las operaciones de negocios internacionales en el sector de Santa Elena.
- Mejora en los controles de rutas marítimas.

2.3 Universo y muestra

Universo

El universo que analizaremos serán los buques mercantes nacionales pertenecientes al comercio ecuatoriano, mismo que están formado por buques petroleros y de carga de 10 TRB, en adelante, mismos que forman un universo aproximado de 144 buques.

Muestra

Se trabaja con 14 buques mercantes que conforman una muestra no probabilística, intencionada. El porqué de esta muestra intencionada fue que debían satisfacer las siguientes condiciones:

- 1) Ser buques mercantes de bandera ecuatoriana, mayores a 10TRB.
- 2) Alguna vez haber presentado alguna situación de riesgo en la mar, en lo que se refiere a actividades ilícitas que perjudican las operaciones de negocios internacionales.
- 3) Haber sido citado alguna vez por las unidades de la Capitanía de Puerto Salinas o de la Armada Nacional, por no tener toda la documentación en regla.

La muestra seleccionada corresponde a un 10% del universo.

Es una parte del universo, la cual debe tener las mismas características del universo en su totalidad ya que es representativa de este. Y se utiliza cuando no es conveniente considerar a todos los elementos que lo componen. En éste caso no se realizará un estudio para la Muestra ya que a todos los buques mercantes tomados en cuenta dentro del Universo se les realizará la encuesta.

2.4 CDIU – Operacionalización de variables

Tabla 1: Operacionalización de variables

DEFINICIÓN OPERATIVA	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS O PREGUNTAS	INSTRUMENTOS	TÉCNICA
MEJORAR EL COMERCIO INTERNACIONAL	DESARROLLO DEL COMERCIO INTERNACIONAL.	NUMERO DE BUQUES QUE NO HAN SUFRIDO, NINGÚN RIESGO EN LA MAR.	CUANTOS EVENTOS DE ESTE TIPO SE HA ENFRENTADO CUANTOS PROBLEMAS DE ESTE TIPO HA TENIDO EN SU NAVEGACIÓN	ENTREVISTAS	CUESTIONARIO
	SOLUCIONAR FALENCIAS DE CONTROL	SITUACIÓN DE PERSONAL Y MATERIAL DE LAS AUTORIDADES	QUE PORCENTAJE UD CONSIDERA BUENO O MALO EL CONTROL REALIZADO POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA	ENTREVISTAS	CUESTIONARIO
DESARROLLO DE LAS OPERACIONES DE NEGOCIOS INTERNACIONALES EN EL SECTOR DE SANTA ELENA	MEJORA DE CONTROLES DE LAS OPERACIONES DE NEGOCIOS INTERNACIONALES	1. NUMERO DE OPERACIONES REALIZADAS 2. NUMERO DE EMBARCACIONES CON DOCUMENTACIÓN DESACTUALIZADA.	QUE PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO POSEE USTED EN SU DOCUMENTACIÓN	ENTREVISTAS	CUESTIONARIO

2.5 Gestión de datos

Una vez recogidos los datos de los instrumentos y los resultado de las diferentes técnica utilizadas en la obtención de la información en lo referente al desarrollo de las actividades en la mar y sus protagonistas se procedieron a hacer los cálculos aritméticos y estadísticos en forma manual y mecánica (utilizando para ello planilla de

cálculo en el programa Microsoft Office Excel 2013), se confeccionan tablas de frecuencia, para luego analizar los datos registrados a través de la correlación que tenían los buques mercante con eventos de riesgo en la mar, los cuales afectan los negocios internacionales, estableciéndose medidas estadísticas.

2.6 Criterios éticos de la investigación

Se realizaron dos cuestionarios, uno dirigido a los operadores de los buques mercantes y otro a los responsables del control de tráfico marítimo de los mismos. Los cuestionarios fueron orientados a aspectos tales como: compromiso, control de tráfico marítimo, seguridad interna, regulación de las operaciones de negocios internacionales, documentación de la nave, rutas de navegación, coordinaciones entre los navegantes de buques y la autoridad de control. Si conocen de las disposiciones emitidas por la Capitanía de Puerto o de la Armada del Ecuador en los que concierne a seguridad de la navegación.

Una vez elaborados y validados los instrumentos se procedió a su aplicación citando a los navegantes de buques mercantes, que cumplan los criterios a continuación detallados: Deben haber navegado mínimo los últimos 5 años en el sector de Santa Elena, Deben ser honestos en entregar la información solicitada, Deben haber sufrido alguna situación de riesgo en la mar. **(Rocafuerte, 2015)**

Por parte del personal encargado del control de las actividades en la mar se tomaron los siguientes criterios: Deben haber realizados patrullajes por lo menos en los

últimos dos años en el sector de Santa Elena, Deben pertenecer a la Armada del Ecuador, Deben ser honestos en entregar la información solicitada. A cada uno se les presentó el instrumento explicando lo importante que es conocer su opinión a través de éste, se les realizo la entrevista en las instalaciones de la Capitanía de Puerto de Salinas. (**Mendez, 2015**)

Capítulo 3

RESULTADOS

3.1 Antecedentes de la unidad de análisis o población

Una vez recolectada la información a través de las técnica de entrevista, apoyada en un cuestionario conformado por diez preguntas, se produjeron respuestas concretas sin alternativas, la cual el encuestado según su criterio respondió de forma veras; se procedió a la interpretación y análisis de cada uno de las respuestas, para dar cumplimiento al desarrollo de los objetivos diseñados por la investigación.

De esta forma debemos considerar que los datos tienen su significado únicamente en función de las interpretaciones que les da el investigador, ya que de nada servirá abundante información si no se somete a un adecuado tratamiento analítico.

En lo que respecta a los procedimientos matemáticos, no se utilizó ninguna técnica matemática vista se utilizó un método cualitativo de investigación el cual su resultado es un análisis del mismo.

3.2 Diagnostico o estudio de campo:

La entrevista constaba de diez preguntas, para realizar dicha entrevista se citó a los 14 Capitanes de Buques Mercantes que tenga más experiencia en Navegación de mercancía en el sector de Santa Elena, los cuales nos pudieron atender

de la manera más cordial y gustosa posible, trabajando con las entrevista desde las 09h00 AM hasta las 17h00 hora en la cual trabaja la Capitanía de Puerto de Salinas. Una vez determinado los horarios en los que se podía realizar el trabajo de investigación, el suscrito procedió a realizar la entrevista con la finalidad de conocer la situación problemática enfocada en el control de las operaciones de los negocios internacionales. En la entrevista los Capitanes de las Naves y el personal de la marinos de la Capitanía de Puerto Salinas expusieron sus criterios a las preguntas formuladas.

Análisis e interpretación de los resultados de la entrevista realizada al personal de gente de mar que realizan las actividades de negocios internacionales en los buques mercantes en el sector de Santa Elena y el personal de la capitanía de puerto de salinas que realiza control marítimo.

Después de recolectar la información a través de la técnica de entrevista semi-estructurada, se procedió a la interpretación y análisis de las preguntas, para dar cumplimiento al desarrollo de los objetivos diseñados para investigación.

De esta manera podemos interpretar de manera general la percepción que la labor que realiza el personal de la Capitanía de Puerto de Salinas en el control del tráfico marítimo para el desarrollo de los negocios internacionales, es de inconformidad para la gente de mar, al existir una presunta inseguridad en altamar, pérdidas de tiempo en inspecciones, atrasos en los trasportes de mercancías, trámites administrativos muy lentos en la Capitanía de Puerto, siendo estos factores los principales problemas que

afectan al desarrollo de los negocios internacionales en el sector de Santa Elena.

(Calderon, 2014)

Por lo que a continuación se presenta un análisis DOFA:

Tabla 2: Matriz DOFA

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
Factores externos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reforma del Código de Policía Marítima. 2. Reestructura de la organización de la Capitanía de Puerto de Salinas. 3. Incorporación de nuevo modelo de Gestión. 4. Implementación de nuevos procesos en trámites administrativos. 5. Implementación de nuevos procesos operativos. 6. Posibilidad de coordinaciones con el personal de Gente de Mar. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inminente aumento de actividades ilícitas en la mar. 2. Regulaciones en las Normativas del Estado. 3. Situación política del país que afecta a la seguridad interna. 4. Aumento de la pobreza en el sector de Santa Elena. 5. Despreocupación del personal que realiza tráfico marítimo, en la actualización de los documentos de las naves. 6. Falta de recursos asignados.
Factores internos	<ol style="list-style-type: none"> 7. Capacitación para el personal de la Capitanía de Puerto de Salinas. 8. Aumento de recursos para asignación de medios. 	<ol style="list-style-type: none"> 7. Falta de personal para control. 8. Poco compromiso del personal.
FORTALEZAS	ESTRATEGIA FO	ESTRATEGIA FA
<ol style="list-style-type: none"> 1. Dominio del sector de jurisdicción en en Santa Elena. 2. Contacto directo con el usuario. 3. Disponibilidad y habilidad con el uso de las SIGMAP. 4. Cultura de cumplimiento de la normativa. 5. Amplios conocimientos de 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Promover al personal el cumplimiento de la normativa, para el tráfico nacional y el desarrollo de los negocios internacionales. (O1, F4). 2. Incrementar las operaciones de control de tráfico marítimo, que mejoren la seguridad en la mar. (O5, F1). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Establecer mecanismos que garanticen la seguridad de tráfico marítimo, con el fin de desarrollar los negocios internacionales (A1, F6). 2. Promover la necesaria gestión del personal para lograr que el proceso de atención al usuario sea efectivo y eficiente. (F8, A8).

tráfico marítimo.

6. Implementación de estrategias para operaciones en la mar.
7. Coordinaciones con entidades del sector marítimo.
8. Disminuir los tiempos de entrega de documentos, para los usuarios de la Capitanía de Puerto.

DEBILIDADES	ESTRATEGIAS DO	ESTRATEGIA DA
<ol style="list-style-type: none"> 1. Dependen de las disposiciones de DIRNEA. 2. Falta de motivación económica en el sector de Santa Elena. 3. La Capitanía de Puerto se ha dedicado más al trabajo administrativo. 4. Poca oferta de personas con preparación para ejercer trabajos de desempeño digno en el sector de Santa Elena. 5. Tiempo de respuesta a sus usuarios. 6. Ciclos de trámites donde intervienen muchos procesos. 7. Baja motivación del personal. 8. Falta de coordinación entre Gente de Mar y Capitania de Salinas . 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar nuevos procesos administrativos, para mejorar los tiempos de actualización documental. (O4, D6). 2. Capacitar y entrenar al personal de la Capitanía de Puerto para que se sienta motivado y puedan cumplir sus funciones de mejor manera. (O7, D6.) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar gestiones y acuerdos con la gobernación de santa Elena , para que puedan realizar planes que puedan incrementar el trabajo en ciertos sectores de esta área , con el fin de disminuir al personal que se dedica a actividades ilícitas. (D4, A4). 2. Aumentar la asignación de presupuesto para elevar el nivel operativo de la Capitanía de Salinas a través de la adquisición de lanchas costeras que patrullen las rutas de negocios internaciones y sea más operativa que administrativa. (D3, A6).

Capítulo 4

DISCUSIÓN

4.1 Contrastación empírica:

Una vez analizado los resultados, nos podemos dar cuenta que existe falencia por parte del personal de la Capitanía de Puerto Salinas, al realizar los controles pertinentes en alta mar, así como los trámites procesales para actualización de los documentos que habilitan el tráfico marítimo, motivos por el cual personal que navega en el sector de Santa Elena, prefiere hacerlo en condiciones no acordes, ocasionando inseguridad en la navegación.

Al implementar un plan de mejora se busca alcanzar las mejoras pertinentes en los sistemas de control ejecutados por la Capitanía de Puerto Salinas, mismas que ayudarán al fortalecimiento de los negocios internacionales en el sector de Santa Elena. Se busca realizar el fortalecimiento de los procesos, similares a los que se implementó en sistema de administración portuaria en panamá , ejecutando el proyecto “Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la autoridad marítima de panamá para el manejo costero integrado”, un logro que se realizó con la ejecución de un plan de mejora , actualizando y restableciendo mecanismos óptimos, para alcanzar el desarrollo del proceso marítimo en panamá. **(Henrik Franklin, 2010)**

El presente trabajo de investigación, es una propuesta enfocada en seis ejes de acción, los cuales busca mejorar los procesos realizados en otras implementaciones de mejora, como la mencionada anteriormente.

4.2 Limitaciones:

A continuación podremos observar las limitaciones encontradas en este trabajo de investigación:

1. La falta de actualización de los registros por parte del personal que realiza tráfico marítimo como proceso de los negocios internaciones. (Frankiln, 2012)
2. No se contaba con transporte fluvial disponible para realizar entrevistas a bordo de las unidades, motivos por el cual se citó al personal de navegantes en la Capitanía de Puerto Salinas. (Reyes, 2015)
3. El período de tiempo de recolección de la información comprendió de cinco años para el personal navegante, más no el del personal de la Capitanía de Puerto dificultando la entrevista al mismo por ser rotativos e indagando al personal que haya estado en ese reparto los últimos dos años. (Pita, 2011)

4.3 Líneas de investigación:

En lo que concierne a las líneas de investigación futura, durante el proceso de esta investigación se ha considerado interesantes los temas que se exponen a continuación.

- 1.-Resultaría muy útil la creación de un modelo de rutas seguras preestablecidas para llevar un mayor control o establecer áreas de seguridad patrullaje s

o guardias en dicho sector establecido, de esta manera podemos controlar y tener más seguridad en la navegación. (Romero T. I., 2014)

2.- Instalación de sistema de auxilio inmediato en la navegación, se trata de un sistema que esté conectado de forma automática con un sistema de control que deberá encontrarse en la Capitanía de Puerto de Salinas, el mismo que será activado en caso de que suceda algún siniestro en el tráfico marítimo, proceso perteneciente a los negocios internacionales. (Arizala, 2013)

3.- Instalación de retenes flotantes en la ruta de navegación utilizada por los buques que realizan actividades de negocios internacionales en el sector de Santa Elena, de esta manera tendremos un nivel de reacción más elevado a la situación de peligro que podría acontecer en alta mar sea esta de cualquier tipo. (Cordova, 2013)

4.- Implementar un sistema de atención al usuario vía on –line, para que así la mayoría de trámites sean realizados a través de su operador, de esta manera podríamos ahorrar tiempos y acortar procesos en la atención al usuario, y solo se dejaría los procesos estrictamente necesarios para que realice el personal que realiza actividades de negocio internacional a través del tráfico marítimo. (Mora, 2014)

4.4 Aspectos relevantes

Podemos observar que en este trabajo investigativo que han existido cierto tipo de falencias por parte del control realizado por el personal de la Capitanía de Salinas en el sector de Santa Elena, así como el personal que realiza operaciones de negocios internacional a través del tráfico marítimo en los buques mercantes, mismo que

no posee documentación al día, y otro tipo de falencia que podrían finalizar en un riesgo para la navegación. (Vargas, 2014)

Como se puede demostrar en la tesis investigación y análisis de la implementación de un sistema logístico y de transportación marítima de carga en la ruta Guayaquil-Galápagos, la implementación de nuevos sistemas que apoyen la navegación, el transporte marítimo, el tráfico marítimo, transporte de mercancías mercaderías, entre otros ayudaran al desarrollo de los negocios internacionales a nivel nacional y por sectores determinados. (Henrik Franklin, 2010)

Así mismo podemos diferenciar con la referencia impericia en la investigación de un sistema logístico y de transportación de carga en la ruta Guayaquil-Galápagos, que el control en este tipo de trasporte es vulnerable por la falta de recursos logísticos obtenidos por la Capitanía de Puerto de Salinas. (Henrik Franklin, 2010)

Existen dos puntos que fueron el corazón de esta investigación y fue por estos dos motivos esenciales que se debería reformar dichos controles o gestiones lo cual ayudara a resolver los problemas de inseguridad en la navegación de los operadores de negocios internacionales. Son tan importantes en la actualidad para desarrollar un plan de mejora mismo que detallo a continuación:

1 – En base a las técnicas de investigación ejecutados podemos determinar que una de las falencias que se tiene en la mar, es bajo nivel de las operaciones realizadas para controlar el las actividades ilícitas en la mar lo que podría ocasionar inseguridad en la navegaciones y riesgo para los negocios internacionales.

2 – Así mismo podemos determinar lo relevante que sería contar con un sistema de gestión marítima y portuaria que sea amigable con los usuarios y de esta manera realizar los trámites de forma on-line, ya que en la actualidad se cuenta con un sistema procesal muy demorado y trabado, lo cual perjudicado a la gente que realiza actividades de negocios internaciones y prefieren incumplir con las normas para realizar la navegación sin documento habilitantes , poniendo en riesgo al personal bajo el mando de la nave.

Capítulo 5

PROPUESTA

El plan de mejora propuesto tiene como objetivo principal lograr mejorar el control realizado por la Armada del Ecuador a través de la Capitanía a de Puerto de Salinas. Esto con el fin de lograr de ayudar al desarrollo de los negocios internacionales en el sector de Santa Elena. Así mismo, este plan busca incrementar la eficiencia Y eficacia en los procesos operativos y administrativos realizados por la capitanía de Puerto Salinas en el servicio que entrega al personal que realiza actividad de negocios internacional en la mar. También se propone un aumento de recursos en personal material y presupuestario que mejorara los controles de seguridad en sector de Santa Elena. Los pasos que incluye este plan de mejora son los siguientes:

El trabajo consistirá en desarrollar y mejorar los procesos en los negocios internacionales en el sector de Santa Elena, mejorando los controles establecidos por las autoridades competentes en las actividades que se realizan en alta mar. Por lo cual se ha elaborará como un plan de mejora dentro del sector en estudio. De esta manera la autoridad competente del control de las actividades en el mar, será más eficaz y eficiente en ejercer los controles administrativos y operativos de las operaciones de negocios internacionales.

Se realizó un análisis para verificar las posibles diferencias que se encontraran con la implementación del plan de mejoras propuesto en esta investigación, donde se seleccionó dos escenarios el primero demostrara la ejecución actual de la actividad y el segundo el escenario posible según los determinado por el plan de mejora.

NIVEL DE OPERACIONES

Tabla 3: Propuesta de incremento de operaciones ANUAL

DETALLE	MODO ACTUAL	MODO PROPUESTO	DIFERENCIA CON RESPECTO AL MODO ACTUAL
No DE OPERACIONES DE CONTROL	1000	4000	3000

Figura 1: Nivel de operaciones de control



Se puede observar que actualmente planifican 1000 operaciones anualmente realizando un promedio de dos patrullajes diarios con una media de dos horas, en un sector muy amplio en el mar. Esto se debe a que la planificación realizada por la Capitanía del Puerto de Salinas la realiza con el presupuesto mínimo requerido para operar, mientras que podríamos aumentar la planificación de patrullajes con el promedio de 12 operaciones de cuatro horas con un sector segmentado y rutas establecidas que se alternen de forma continúa.

NIVEL DE INSPECCIONES

Tabla 4: Propuesta de incremento de inspecciones

DETALLE	MODO ACTUAL	ANUAL MODO PROPUESTO	DIFERENCIA CON RESPECTO AL MODO ACTUAL
No DE INSPECCIÓN A LOS BUQUES MERCANTES	250	1000	750

Figura 2: Nivel de inspecciones a los buques mercantes



Por medio de los patrullajes realizados en las operaciones de control de área marítimo , podemos determinar un promedio de 250 inspecciones netamente a los que son buque que realizan negocios internacionales, observando un bajo nivel de inspecciones para el tráfico marítimo que se realiza en el sector de Santa Elena, al subir el nivel de operaciones podríamos aumentar en 1000 las inspecciones realizadas a este tipo de embarcaciones , con la finalidad de controlar que todos las embarcaciones cuenten con sus papeles en regla y no atente con la seguridad de la operación.

NÚMERO DE EMBARCACIONES

Tabla 5: Propuesta de incrementar embarcaciones

DETALLE	ANUAL		DIFERENCIA CON RESPECTO AL MODO ACTUAL
	MODO ACTUAL	MODO PROPUESTO	
No DE EMBARCACIONES UTILIZADAS PARA EL CONTROL	5	25	20

Figura 3: Embarcaciones para el control.



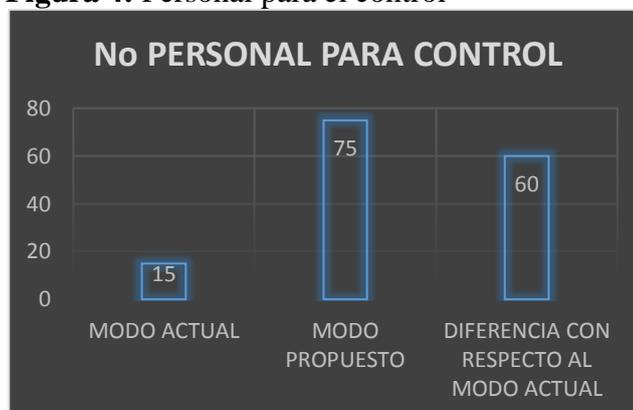
Mediante la tabla 5, se puede observar que cuenta con muy pocas unidades para realizar el control de 200 millas de espacio acuático, por lo se propone con el plan de mejorar aumentar con 20 unidades más para los controles pertinente realizados por la Capitanía de Puerto de Salinas, de esta manera contaríamos con los recursos necesarios para el cumplimiento de las operaciones de control.

NÚMERO DE PERSONAL PARA EL CONTROL

Tabla 6: Propuesta para incrementar el personal

	MODO ACTUAL	ANUAL MODO PROPUESTO	DIFERENCIA CON RESPECTO AL MODO ACTUAL
No DE PERSONAL PARA EL CONTROL	15	75	60

Figura 4: Personal para el control



Según el cuadro de la figura 4 , podemos observar que la Capitanía de Puerto de Salinas cuenta con quince personas para realizar las operaciones de control , siendo este un número muy reducido para el control eficaz de patrullajes en la mar, por lo tanto al aumentar el número de embarcaciones para los patrullajes aumentaría las plazas que debe ser cubierta por personal capacitado para realizar los controles marítimos, motivos por el cual se propone aumentar en setenta y cinco el personal de controles de área marítima de esta manera existirá más contingente humano cumplir dichas funciones, y tener mayor control en la mar.

NÚMERO DE DIAS PROMEDIO PARA REALIZAR TRÁMITES

Tabla 7: Propuesta para disminuir tiempos de trámites

DETALLE	ANUAL		DIFERENCIA CON RESPECTO AL MODO ACTUAL
	MODO ACTUAL	MODO PROPUESTO	
No. DÍAS PROMEDIO PARA REALIZAR TRAMITE ADMINISTRATIVOS	5	1	4

Figura 5: Tiempos de tramite



Según lo expuesto por el personal que realiza tramite documentales de actualización, exponen que el trámite es muy procesal y muchas veces tardan hasta 5 días, por lo que los usuarios optan por realizar el tráfico marítimo sin los documentos correspondientes habilitantes, causando inseguridad en la navegación. Con lo propuesto en el plan de mejorar se mejoraría los tiempos y se acortarías a máximo un día todos los tramites a realizar, mejorando los sistemas procesales de la Capitanía de Puerto de Salinas.

INCREMENTO DE PRESUPUESTO

Tabla 8: Propuesta para incrementar presupuesto

DETALLE	MODO ACTUAL	ANUAL MODO PROPUESTO	DIFERENCIA CON RESPECTO AL MODO ACTUAL
PRESUPUESTO	\$80.000,00	\$300.000,00	\$220.000,00

Figura 6. Propuesta de incremento de presupuesto.



Por ultimo podemos observar que el presupuesto de \$80.000,00 destinado para las actividades de control es insuficiente para satisfacer las necesidades operativas y administrativas, dado que no abastecería con la cantidad de combustible, lubricantes, mantenimiento de motores f/b y de embarcaciones , que son de suma importancia para realizar loa operaciones de control en el sector de Santa Elena, por lo cual se debería mejorar y aumentar a un monto total de \$300.000,00 presupuesto óptimo para incrementar los patrullajes, operaciones inspecciones, y mejorar los sistemas y procesos documentales de la Capitanía de Puerto de Salinas.

Conclusiones y recomendaciones

CONCLUSIONES

➤ Existe un bajo nivel de operaciones en la mar, causando un alto nivel de inseguridad para el personal que realiza las actividades de los procesos de negocios internacionales a través del transporte de mercancías en la ruta de Santa Elena.

➤ El sistema de gestión portuaria y los procesos administrativos que realiza la Capitanía de Puerto Salinas demuestra ineficacia en los trámites procesales y tiempos de entrega de documentación, obligando al personal que realiza actividades de Negocios internacionales navegar con documentación caducada sin realizar las inspecciones de la nave.

➤ El déficit presupuestario asignado para realizar los procesos administrativos y operativos, afectan al nivel de operaciones y trámites procesales entregados por la Capitanía de Puerto Salinas a los usuarios, causando restricción en recurso humano, material y logístico.

➤ Las acciones propuestas en el plan de mejoras responden a las necesidades detectadas en el análisis de los resultados obtenidos en el diagnóstico de la investigación.

RECOMENDACIONES

➤ Incrementar el nivel de operaciones planificadas de forma anual, esto ayudara a disminuir la inseguridad de en los espacios acuáticos del sector de Santa Elena.

➤ Mejorar el sistema de gestión portuaria, lo cual ayudara a disminuir los tiempos de trámites procesales y la entrega de documentos de una manera eficaz y eficiente.

➤ Planificar las mejoras en parte administrativa y operativa en base al aumento presupuestario anualmente, para la ejecución del plan de mejora propuesto en este trabajo de investigación.

➤ Iniciar el proceso de implementación de la propuesta de mejora en este trabajo investigativo, con la finalidad de desarrollar los negocios internacionales en el sector de Santa Elena.

Bibliografía

- Alvarez, J. J. (2010). *Definiciones maritimas.*
- Apolinario. (2012). Obtenido de http://moodle2.unid.edu.mx/dts_cursos_md/lic/AE/AF/S12/AF12_Visual.pdf
- Apolinario, R. (2012). Obtenido de Fuente externa:http://moodle2.unid.edu.mx/dts_cursos_md/lic/AE/AF/S12/AF12_Visual.pdf
- Arizala, S.-M. R. (2013). *Propuesta de puestos de auxilios.*
- Calderon, T.-S. D. (2014). *Informe de Gestión .*
- Cordova, S.-A. R. (2013). *Propuesta de Instalaciones de puesto de control.*
- Franklin, S.-A. M. (2012). *Informe de actualización documental de personal gente de mar.*
- Henrik Franklin, H. N. (2010). *Implementación de fortalecimiento de la capacidad de gestión de la autoridad maritima de panama.*
- Llerena, C.-E. R. (2015). *Informe de gestión 2015.*
- Marina, I. N. (2002). *Conceptos Maritimos.*
- Marineros, G. T. (2005). Obtenido de www.copemex.com
- Maritima, I. H. (2013). *Definiciones Historicas.*
- Mendez, S.-M. M. (2015). *Historico del personal de gente de mar.*
- Mora, S.-I. L. (2014). *Propuesta de sistema online a CAPSAL.*
- OMI. (2010). Obtenido de Demo Unit / 21025.pdf
- Pita, C.-A. L. (2011). *Informe historicos de personal.*
- R, A. (2012). *Implementación de un sistema logístico y de transportación maritima de carga en la ruta Guayaquil- Galapagos.*
- Reyes, C.-A. C. (2015). *Informe de unidades operativas.*
- Rocafuerte, S.-A. L. (2015). *Historial de personal que laboró en CAPSAL.*
- Romero, A. L. (2010). Obtenido de <http://docplayer.es/6777888-Universidad-de-guayaquil.html>
- Romero, T. I. (2014). *Informes Operativos.*
- Rua. (2006). Obtenido de <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf>
- SENAE. (2012). *ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.*
- Unidas, C. d. (2010). Obtenido de <http://docplayer.es/6777888-Universidad-de-guayaquil.html>
- Unidas, O. N. (2004). *Estadísticas Maritimas.*
- Vargas, T.-S. D. (2014). *Informe de gestión .*

ANEXOS

ANEXO I

ENTREVISTA A GENTE DE MAR

A continuación las preguntas de la entrevista realizada al personal de Capitanes de Naves Mercantes perteneciente a Ecuador y que han navegado de forma continua en el sector de Santa Elena.

PREGUNTA No. 1

¿Cuál es el promedio de navegaciones realizadas los últimos 5 años por la ruta de Santa Elena?

PREGUNTA No. 2

¿Cuáles son las necesidades de información que requiere los buques mercantes para realizar el tráfico marítimo?

PREGUNTA No. 3

¿Qué documentos son los que les pide las autoridades navales en las inspecciones de rutina realizadas?

PREGUNTA No. 4

¿Los trámites administrativos para realizar los registros, emisión de zarpes y actualización de los documentos de la nave y de la gente de mar, es ágil, eficaz y eficiente a su parecer?

PREGUNTA No. 5

¿Qué documentación considera usted que se debe adicionar a las inspecciones para un mejor control?

PREGUNTA No. 6

¿Cuáles son las obligaciones que las naves deben cumplir para realizar el tráfico marítimo?

PREGUNTA No. 7

¿Qué documentos considera importantes para realizar el tráfico marítimo?

PREGUNTA No. 8

¿Con que frecuencia le han realizado inspección en los últimos cinco años?

PREGUNTA No. 9

¿Cómo considera usted las multas por faltar a la normativa de la navegación?

PREGUNTA No. 10

¿Conoce las normativas vigentes para realizar actividades de gestión internacionales?

ANEXO II**ENTREVISTA A PERSONAL DE LA CAPITANÍA DE SALINAS**

Entrevista al personal de la Armada del Ecuador, representada por la Capitanía del Puerto de Salinas que por lo menos haya contado con el pase los últimos tres años y realizado operaciones de control en el área marítima de Santa Elena.

PREGUNTA No. 1

¿Qué datos cuenta la Capitanía de Puerto de Salinas, en relación a la administración tráfico marítimo en el sector de Santa Elena?

PREGUNTA No. 2

¿Cuál es el mecanismo que utilizan para registrar los datos de las unidades del tráfico marítimo?

PREGUNTA No. 3

¿Usted cree que sistema de registro que utiliza la Capitanía de Puerto de Salinas es eficiente?

PREGUNTA No. 4

¿Cuántas situaciones de riesgos en actividades ilícitas han ejecutado en la mar?

PREGUNTA No. 5

¿Cuántas operaciones de control realizan de forma mensual?

PREGUNTA No. 6

¿Con que frecuencia encuentran novedades en las inspecciones de las naves que realizan negocios internacionales?

PREGUNTA No. 7

¿Qué documentación es la más relevante cuando realizan inspección en las naves que realizan negocios internacionales en Santa Elena?

PREGUNTA No. 8

¿Cuál es la estadística que registran de actividades de riesgo de los buques que realizan negocios internacionales en el sector de Santa Elena durante los últimos cinco años?

PREGUNTA No. 9

¿Usted cree que la Capitanía de Puerto de Salinas cuenta con los recursos humanos y materiales suficientes para ejercer el control se salvaguarden los negocios internacionales a través del tráfico marítimo en el sector de Santa Elena?

PREGUNTA No. 10

¿Usted cree que la Capitanía de Puerto de Salinas cuenta con los recursos humanos y materiales suficientes para ejercer el control se salvaguarden los negocios internacionales a través del tráfico marítimo en el sector de Santa Elena?

ANEXO III
TIPOS DE BUQUES MERCANTES QUE REALIZAN NEGOCIOS
INTERNACIONALES

CARGA GENERAL



PORTA CONTENEDORES



VLCCS



LGN



GRANELEROS



QUIMIQUEROS



ANEXO IV

MAR TERRITORIAL JURISDICCIÓN DE LA ARMADA NACIONAL

