

Evolución de la infraestructura portuaria del Ecuador



udla

SEPARATA



V A L O R
AGREGADO

Revista para la Docencia de Ciencias
Economicas y Administrativas en el Ecuador

VALOR AGREGADO

Revista para la Docencia de Ciencias Económicas y Administrativas en el Ecuador

N° 1, junio de 2014

Quito, Ecuador

La Revista VALOR AGREGADO es una revista académica de economía que pertenece a la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales (FACEA) de la Universidad de las Américas (UDLA) en Quito, Ecuador. Nace con el objetivo de ampliar los recursos de los docentes, investigadores y estudiantes para el análisis en torno a cuestiones relacionadas con las diversas ramas de la economía. Publicada de manera semestral, se alimenta de documentos que invitan a la reflexión nacional e internacional para diversificar los insumos dirigidos a la investigación y el conocimiento en el espacio académico.

Rector de la UDLA, Carlos Larreategui

Director de VALOR AGREGADO: Vicente Albornoz

Editora de VALOR AGREGADO: Susana Herrero Olarte

CONSEJO EDITORIAL

Vicente Albornoz (Director de la Revista VALOR AGREGADO. Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas (FACEA) de la Universidad de las Américas (UDLA); Susana Herrero (Investigadora, docente y editora de la Revista VALOR AGREGADO); Sebastián Oleas (Investigador y docente de la Universidad San Francisco de Quito (USFQ); Mauricio Pozo (Exministro de Finanzas del Ecuador. Consultor de Multienlace, Macroeconomía y Finanzas); Simón Cueva (Ex director de Estudios, Banco Central del Ecuador. Ex Vicerrector de la UDLA); Joaquín Morillo (Vicepresidente de Produbanco. Ex-director del Consejo Nacional de Modernización)

Los artículos que se publican en la revista VALOR AGREGADO son responsabilidad de sus autores y no muestran la opinión ni posición de la revista.

© UDLA - Universidad de las Américas

Revista semestral (junio-diciembre)

Diseño y diagramación: Andrés Dávila

Tiraje: 100 ejemplares

Imprenta VM Gráficas

ISSN 1390-8979

Av. de los Granados E12-41y Colimes esq., Quito Ecuador - EC170125

<http://www.udla.edu.ec/>

(+593)(2) 3981000 / (+593)(2) 3970000

Para más información, envíos, suscripción o pedidos, dirigirse a valoragregado@udla.edu.ec

Contenidos

Evolución de la infraestructura portuaria del Ecuador

51 - 68

Convocatoria I Revista VALOR AGREGADO

La Revista VALOR AGREGADO es una revista académica de economía que pertenece a la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales (FACEA) de la Universidad de las Américas (UDLA) en Quito, Ecuador. Nace con el objetivo de ampliar los recursos de los docentes, investigadores y estudiantes para el análisis en torno a cuestiones relacionadas con las diversas ramas de la economía. Publicada de manera semestral, se alimenta de documentos que invitan a la reflexión nacional e internacional para diversificar los insumos dirigidos a la investigación y el conocimiento en el espacio académico.

En su primera convocatoria, la Revista VALOR AGREGADO prevé su publicación en el primer semestre de 2014. Invita a la presentación de documentos que cumplan con las siguientes características:

- Los documentos enviados deben atender a los formatos generales y específicos indicados en la Política Editorial, así como en las Normas de Publicación de la Revista VALOR AGREGADO. Las reediciones de documentos o artículos ya publicados no deberán ceñirse a las Normas de Publicación, aunque sí los comentarios específicos para la Revista VALOR AGREGADO.
- En tanto a la recepción y decisión de publicar o modificar los documentos recibidos, los documentos seguirán lo dispuesto por la Política Editorial y el proceso de Revisión por Pares, aceptándose los autores el proceso de resolución descrito.
- De manera general, se priorizarán los documentos propios del autor e inéditos no publicados con anterioridad, que no estén pendientes de revisión y publicación en otras revistas.
- Los documentos deben encabezarse con un resumen de no más de 1.000 caracteres con espacio en español, y su traducción en inglés, francés, portugués o alemán. Deben incluirse además cinco palabras clave o descriptores tanto en español, como en la lengua alternativa seleccionada.
- La temática que se prioriza en la convocatoria son los documentos relacionados con el contexto actual de la economía ecuatoriana y su relación con el mundo, con la siguiente extensión en caracteres con espacios:
 - Artículo de investigación: De 30.000 a 40.000
 - Ensayo: De 10.000 a 40.000
 - Reedición: De 10.000 a 30.000
 - Reedición comentada: de 10.000 a 30.000
 - Análisis coyuntural: De 3.000 a 8.000

Para más información, dirigirse a valoragregado@udla.edu.ec

Política Editorial Revista VALOR AGREGADO

VALOR AGREGADO es una revista académica de ciencias económicas y administrativas de la Universidad de las Américas, en Quito Ecuador (<http://www.udla.edu.ec/>) que se publica semestralmente.

La estructura de la revista incluye cinco posibles tipos de documentos: artículos de investigación, ensayos, reediciones, reediciones comentadas y análisis coyunturales. Los “artículos de investigación” sobre economía permiten comprender mejor la realidad económica del Ecuador y del mundo, procurando generar avances fundamentales en el conocimiento de las ciencias sociales relacionadas. De igual manera se incluirán “ensayos” sólidamente fundamentados que profundicen en la realidad presente y pasada. Las “reediciones” serán en artículos ya publicados, que reflexionan e invitan al análisis académico. Las “reediciones comentadas” serán artículos publicados originalmente en revistas no académicas, en los que se pedirá a los autores originales que incluyan comentarios que guíen a los estudiantes en su lectura y que señalen el marco teórico que sustenta cada artículo, de manera que se conviertan en una herramienta útil para la docencia en las ciencias económicas ya administrativas. Los “análisis coyunturales”, de menor envergadura, giran en torno a un tema de actualidad, atendiendo especialmente a las variables contextuales del momento. De manera específica, y en función de la convocatoria, se priorizarán uno u otro tipo de documentos, según la temática económica en torno a la cual gire el número de la revista.

Para recibir los correspondientes documento se hace pública una convocatoria para su recepción. De manera general, se dará al menos un mes para la recepción. En la convocatoria se especifica la temática en torno a la cual se espera recibir los documentos, así como condiciones que se alejan de la generalidad incluida en el presente documento y de las Normas de Publicación de VALOR AGREGADO.

El proceso para aceptación y publicación sigue tres pasos. (1) Una vez se han recibido los documentos se analiza si cumplen con las especificaciones indicadas en el documento de Normas de Publicación de VALOR AGREGADO. De ser así se considerarán como recibidos, informándose al autor. (2) A continuación, el Consejo Editorial analizará si el documento se corresponde con el tema propuesto para el siguiente número de la revista, y la adecuación del texto y del estilo. De ser así, se informará al autor de que el documento ha sido recibido positivamente. (3) Se inicia entonces un Proceso de Revisión por Pares, en el que un profesional con un perfil académico similar o superior valorará si el documento es (a) publicable, (b) publicable con modificaciones menores, (c) publicable con modificaciones menores, o (d) no publicable.

La calificación se le informará al autor, en cualquier caso. De cualquier manera, las modificaciones recomendadas por el evaluador deberán ser llevadas a cabo por el autor. En el caso en el que el autor no esté de acuerdo con el resultado del evaluador asignado en el proceso de Revisión Pares, se le asignará un nuevo evaluador, cuyo criterio deberá ser aceptado por todas las partes.

Para más información o aclaración en torno a un tema concreto, por favor dirigirse a valoragregado@udla.edu.ec

Normas de Publicación Revista VALOR AGREGADO

Para la publicación en la Revista VALOR AGREGADO, se siguen las siguientes indicaciones:

- En el documento enviado no puede aparecer el nombre del autor, ni ningún dato que permite identificarle de manera expresa. En un documento aparte, indicará sus datos personales, su adscripción institucional o profesional, su correo postal y electrónico de contacto, así como los datos académicos y laborales que considere. Todos los datos informados serán susceptibles de ser publicados en el encabezamiento del documento.
- El título del documento debe tener menos de 12 palabras.
- El tipo de letra de todo el documento es de Arial de 12 puntos, con un interlineado de 1,5 utilizando márgenes justificados de tres centímetros por cada lado de una hoja tamaño A4.
- Las notas a pie a letra 10 se utilizarán sólo cuando sean estrictamente necesarias, no superiores en cualquier caso a las cinco líneas.
- Las siglas deben indicar que expresan exclusivamente la primera vez que se utilizan.
- El número de página se sitúa al final de la página a la derecha, a letra 10.
- Las tablas y figuras deben ir también en un documento en Excel. Deben ir acompañadas de su título y su fuente dentro de la misma página. Se debe indicar en el título de la figura o tabla el periodo que comprende, el lugar, etc. Por ejemplo: Tabla 1: Indicadores de peso en Ecuador (1999-2000). Las figuras y tablas deben estar actualizadas y deben estar referidas, es decir, no se puede poner una figura o tabla y no hacer referencia expresa indicando porqué se incluye en el documento.
- Se cita siguiendo el estilo UDLA-APA (cf. Manual de publicaciones de APA, tercera edición en español de la sexta edición en inglés, resumidas en el enlace blogs.udla.edu.ec/honestidad/2013/10/15/normativa-apaudla/).

Revisión por pares Revista VALOR AGREGADO

Después de que el Consejo Editorial de VALOR AGREGADO haya considerado un

documento recibido positivamente, es decir, cumple con los requisitos expuestos en las Normas de Publicación de VALOR AGREGADO, el documento se envía a un evaluador que realizará un análisis para determinar si será susceptible de ser (a) publicable, (b) publicable con modificaciones menores, (c) publicable con modificaciones menores, o (d) no publicable.

De cara a que el proceso de evaluación sea imparcial y objetivo, los evaluadores por pares realizarán su tarea sin saber de quienes son los autores, que enviarán sin ningún tipo de referencia hacia su persona su artículo, junto a otro documento que, en formato Word, recoja sus datos personales, de contacto, y profesionales y académicos.

El Consejo Editorial es quien, en base al *Currículum Vitae* de cada evaluador, seleccionará el que cuenta con mayor experiencia para el proceso de revisión de un documento concreto. Se le informará al autor de la conclusión del evaluador. De no estar conforme, se le asignará un nuevo revisor. La decisión de éste último sí deberá ser acatada por todas las partes, sin derecho a réplica formal.



ARTÍCULO 3

Evolución de la
infraestructura portuaria
del Ecuador

Evolución de la infraestructura portuaria del Ecuador

Sylvia Novillo

snovillo@udla.edu.ec

Máster en Logística (Universidad Nacional de Cuyo-Argentina). Investigadora (Universidad de Leibniz-Alemania y el Institut National Polytechnique de Lorraine-Francia). Asesora logística en GEPRO, DHL, Hewlett Packard, Pudeleco, y NOBA. Investigadora y docente (Universidad de Las Américas-Ecuador, Universidad Tecnológica Equinoccial-Ecuador y la Universidad Politécnica Nacional-Ecuador).

Fecha de recepción: 3 de mayo de 2014 / Fecha de aceptación: 1 de junio de 2014

RESUMEN

En este artículo se presenta una revisión general sobre la evolución de la infraestructura logística del sistema portuario del Ecuador durante los últimos diez años. En primer lugar, se hace un breve análisis del comportamiento del volumen carga de las exportaciones e importaciones del Ecuador entre los años 2003 a 2012 y los modos de transporte utilizados para mover dichos volúmenes. Seguidamente, se muestra la clasificación de la infraestructura portuaria del Ecuador y la situación actual de dicha infraestructura. Por último se describen brevemente los planes a futuro que se han planteado para integrar el sistema portuario del país y la situación del Ecuador frente a otros países del mundo considerando el Índice de Desempeño Logístico (IDL).

Palabras clave: Infraestructura logística. Sistema portuario ecuatoriano. Volumen de carga. Clasificación portuaria. Puertos marítimos ecuatorianos. Puertos fluviales ecuatorianos.

ABSTRACT

This work presents an overview of the logistics infrastructure evolution of the Ecuadorian port system during the last ten years. First, there is a brief analysis about the behavior of import-export load volumes of Ecuador between 2003 and 2012 and the transport modes used to move those volumes. Secondly, this article shows the classification of the Ecuadorian port infrastructure and its current situation. Finally, there is a short description of the future plans that have been raised to integrate the port system of the country and the status of Ecuador considering the Logistics Performance Index (LPI).

Key words: Logistics infrastructure. Ecuadorian port system. Cargo volume. Ranking port. Ecuadorian seaports. Ecuadorian river ports.

INTRODUCCIÓN

En este artículo se presenta una revisión general de la evolución de la infraestructura logística del sistema portuario del Ecuador durante los últimos diez años.

Se puede definir la infraestructura logística como el conjunto de obras e instalaciones que facilitan el desplazamiento de personas, materias primas y demás recursos entre los centros de producción, almacenamiento y consumo para cubrir las necesidades de las cadenas de suministro que interactúan entre ellos, empleando de manera adecuada los modos de transporte y el apoyo de agentes de carga y terminales especializadas donde se realizan los movimientos de carga en combinaciones intermodales, mediante procesos de traslados, transferencia, transbordo, y reacondicionamiento de las mercancías (Trade & Logistics Innovation Center, 2011).

La logística se apoya en la infraestructura y el transporte como medios indispensables para alcanzar el objetivo de distribuir los inventarios de manera eficiente y eficaz; y tiene implícita la noción de integración, ya que busca una distribución efectiva de los servicios de transporte y de apoyo, optimizando el aporte de éstos a la maximización de la productividad de los factores y la competitividad de las economías (Cipoletta, Pérez, & Sánchez, 2010).

El correcto diseño de la infraestructura logística de un país e incluso de una región, representa sin lugar a duda una ventaja competitiva internacional importante ya que permite la mejor distribución de los factores de la producción entre las distintas ubicaciones desde son requeridos a costos más eficientes y competitivos (Trade & Logistics Innovation Center, 2011). Se procede a continuación a analizar la evolución y situación actual en el Ecuador.

EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL ECUADOR EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS

Es importante recordar que existe una estrecha relación entre la evolución del comercio exterior de un país y su infraestructura logística ya que, como se ha señalado, el flujo de las mercancías depende de manera directa de la capacidad de la infraestructura logística. Por este motivo, se parte de la revisión de la evolución del volumen del comercio exterior en toneladas en el caso del Ecuador.

Como se puede observar en la Tabla 1, existe un incremento anual constante respecto del volumen de carga (expresado en toneladas) que se moviliza entre exportaciones e importaciones. De acuerdo a las cifras reportadas por el Banco Central del Ecuador (2013), se registra una tasa promedio de crecimiento anual del total del volumen de toneladas de mercancías comercializadas en el Ecuador entre los años 2003 a 2012 del 5,2%.

Tabla 1: Evolución del volumen exportaciones e importaciones del Ecuador (2003 a 2012) en toneladas

AÑO	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES	TOTAL
	PETROLERAS	NO PETROLERAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
2003	14.667.803	6.643.815	21.311.618	6.727.728	28.039.346
2004	20.124.164	6.490.114	26.614.277	6.965.799	33.580.076
2005	20.317.290	7.004.489	27.321.778	8.449.373	35.771.151
2006	21.152.731	7.456.176	28.608.907	10.073.930	38.682.837
2007	19.725.875	8.006.843	27.732.718	10.843.704	38.576.422
2008	20.062.920	8.036.449	28.099.369	11.579.587	39.678.955
2009	18.517.067	8.831.294	27.348.361	11.367.338	38.715.699
2010	18.950.192	7.677.818	26.628.010	13.716.471	40.344.481
2011	18.767.729	8.543.305	27.311.034	14.473.548	41.784.582
2012	19.637.613	8.283.692	27.921.305	14.266.498	42.187.803
Porcentaje de Participación	50,9%	20,4%	71,3%	28,7%	100,0%
Total Promedio Variación Anual	4,2%	3,5%	3,8%	9,1%	5,2%

Tomado de: Banco Central del Ecuador (2013)

El mayor volumen de carga movilizada en el Ecuador corresponde a las exportaciones con una participación del 71,3% del total de carga, las mismas que a su vez se concentran en el petróleo crudo que representa el 64,3% del total del volumen en toneladas promedio exportado entre el 2003 y el 2012.

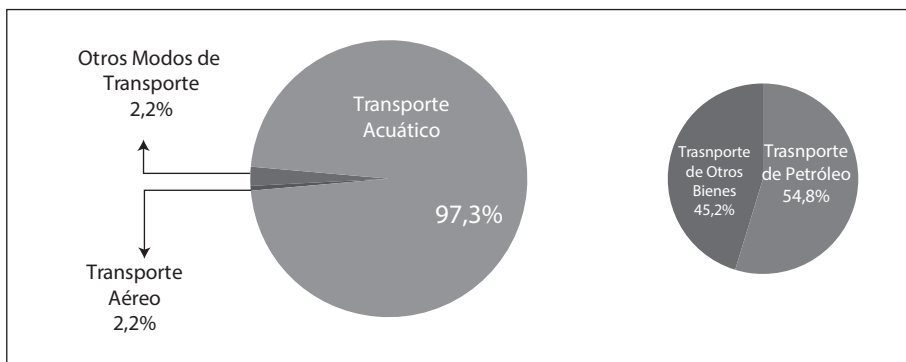
Por otro lado, las importaciones corresponden al 28,7% del total de carga movilizada entre los años 2003 y 2012 con una tasa de crecimiento promedio anual del 10,9%, a pesar de la reducción del volumen importado del 1,4%, registrada en el año 2012 como consecuencia de las restricciones aplicadas en ese año a las importaciones por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), (2012) y el Banco Central del Ecuador (2013).

En resumen, hay una tendencia creciente en el volumen de carga que se comercializa internacionalmente desde y hacia el Ecuador año a año a pesar de la irregularidad en la tasa de incremento registrada anualmente.

MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA EN EL ECUADOR POR MODO DE TRANSPORTE

De acuerdo a los datos obtenidos de los organismos relacionados en el Ecuador, como son la Secretaría General de la Comunidad Andina (2013), la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (2012), la Secretaría General de la Comunidad Andina (2013), la Unidad de Servicios de Infraestructura CEPAL (2012), y la Secretaría General de la Comunidad Andina (2010), la carga internacional del Ecuador se moviliza principalmente a través de los puertos marítimos que permiten al Ecuador importar y exportar el 97,3% de la carga, siendo el petróleo y sus derivados el 54,8% del total de toneladas transportadas por este medio. Por otro lado, la infraestructura aeroportuaria internacional del país tiene una participación del 0,5% en la movilización de carga internacional. El 2,2% de carga restante es transportada a través de otros modos de transporte, principalmente ductos y carreteras. Cabe destacar que esta participación entre los distintos modos de transporte se ha mantenido constante a lo largo de los diez años analizados.

Figura 1: Participación de movimiento de carga por modo de transporte (2012)



Tomado de: Secretaría General de la Comunidad Andina (2013), Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (2012), Secretaría General de la Comunidad Andina (2013), Unidad de Servicios de Infraestructura CEPAL (2012), y la Secretaría General de la Comunidad Andina (2010)

CLASIFICACIÓN PORTUARIA DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA MARÍTIMA DEL ECUADOR

Clasificación física: en mar abierto o en canales naturales

La infraestructura portuaria del Ecuador, por su condición física, se clasifica en puertos en mar abierto o cargaderos libres, y puertos en canales. Los primeros, son aquellos cuya infraestructura se encuentra expuesta a las distintas condiciones

climáticas que se registran en la zona, como por ejemplo oleajes, vientos fuertes, etc. puesto que carecen de defensas ya sean naturales o artificiales (Rúa, 2006). Generalmente los puertos a mar abierto tienen calados (distancia que existe entre la quilla y la línea de flotación), de mayor profundidad, lo que permite el acceso de buques con una capacidad promedio de carga de 8.000 contenedores de 20 pies. En la Tabla 2 se indican los puertos ecuatorianos en mar abierto.

Tabla 2: Listado de puertos ecuatorianos en mar abierto

UBICACIÓN	PUERTOS Y TERMINALES PORTUARIAS	CALADO MÁXIMO
Esmeraldas	Autoridad Portuaria de Esmeraldas	11 m
Manta	Autoridad Portuaria de Manta	12 m
	Induatun S. A.	12 m
UBICACION	PUERTOS Y TERMINALES PORTUARIAS	PROFUNDIDAD MÍNIMA
Esmeraldas	Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao:	
	Sistema de Oleoducto Transecuatoriano	35 m
	Terminal de Productos Terminados	29 m
	Oleoducto de Crudos Pesados	41 m

Fuentes: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (2012), Cámara Marítima del Ecuador (CMAE) (2011), Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (2013), y Representaciones Marítimas del Ecuador S. A. (REMAR) (2013)

Los puertos en canales se conectan con el mar a través de una vía navegable. La ventaja de este tipo de puertos es que pueden operar sin depender de condiciones climáticas adversas (Rúa, 2006). Una de las dificultades fundamentales de este tipo de puerto es la capacidad máxima de calado, que restringe el ingreso de ciertos buques con gran capacidad de carga. Los puertos y terminales portuarias ubicadas en canales en el Ecuador se indican en la Tabla 3.

Tabla 3: Listado de puertos ecuatorianos en canales naturales

UBICACIÓN	PUERTOS Y TERMINALES PORTUARIAS	CALADO MÁXIMO
Guayaquil	Autoridad Portuaria de Guayaquil	9,75 m
	ANDI PUERTO GUAYAQUIL S.A.	9,75 m
	Contecon Guayaquil S.A.	9,75 m
	FERTISA Fertilizantes Terminales y Servicios S.A.	9,75 m
	BANANAPUERTO operado por NAPORTEC S.A	9,75 m
	Puerto Trinitaria (Trinipuerto S. A.)	9,75 m
	Terminal Portuaria de Guayaquil	9,75 m
	Lubrinsa	6,5 m
	Industrial Molinera	6,5 m
	Lubrinsa	6,5 m
	ECUABULK	6,5 m
	VOLPAK	6,5 m
	ECUAGRAN	6,5 m
	Terminal Portuaria Internacional Puerto Hondo S. A.	7,5 m
	Timsa	6,5 m
Nirsa	6,5 m	
Machala	Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	10 m
UBICACION	PUERTOS Y TERMINALES PORTUARIAS	PROFUNDIDAD MÍNIMA
Santa Elena	Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad	
	Boyas Internacionales	11,5 m
	Muelle de Petropenínsula	4,5 m
	Boya de Cautivo	5,5 m
Guayaquil	Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral	9,5 m
	Tres Bocas	20 m
	Punta Arenas	11 m

Tomado de: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (2012), Cámara Marítima del Ecuador (CAMA E) (2011), Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (2013) y Representaciones Marítimas del Ecuador S. A. (REMAR) (2013)

Clasificación por titularidad y gestión: públicos o privados

Los puertos públicos dependen administrativamente del estado a través del gobierno central, el gobierno regional o la circunscripción política al que se encuentren vinculados. La gestión de estos puertos, puede llevarse a cabo por el mismo ente titular del puerto, o por una entidad delegada, a la que se denomina Autoridad Portuaria, la misma que puede ser de carácter público o privado, a la que se asigna la responsabilidad de administrar, gestionar y controlar el espacio portuario (Rúa, 2006) y (González, 2004).

Los puertos de titularidad privada, son aquellos cuyas instalaciones e infraestructura son de propiedad de particulares, así como los servicios y suministros son prestados por la empresa privada. Las actividades de estos puertos pueden estar destinadas a prestar servicios a todo el público o ser de uso privado, es decir para determinados grupo de usuarios (Rúa, 2006) y (González, 2004).

En el litoral del océano Pacífico actualmente se encuentran habilitadas cuatro autoridades portuarias de carácter público: Autoridad Portuaria de Esmeraldas, Autoridad Portuaria de Manta, Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, y Autoridad Portuaria de Guayaquil, que ha concesionado sus operaciones de puerto a dos empresas privadas, las mismas que administran el 18,6% el promedio total de carga anual. Adicionalmente, encontramos tres terminales petroleras de carácter público: Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, ubicada en la provincia de Esmeraldas, Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad, ubicada en la provincia de Santa Elena, y Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral, en Guayaquil.

A lo largo de la costa pacífica se encuentran más de diez terminales privados internacionales, siendo en la provincia del Guayas, donde se ha registrado el mayor desarrollo privado en infraestructura portuaria, donde se movilizan cerca de cinco millones de toneladas métricas de carga.

En la Tabla 4 se recogen los distintos tipos de puertos y sus características fundamentales.

Clasificación funcional: multipropósito, petroleros, graneleros y pesqueros

Esta clasificación distingue a los puertos según el tipo de carga que manipulan o servicios que prestan. Destacan los puertos multipropósito, que se han diseñado para manipular todo tipo de carga como pueden ser contenedores, graneles en general, carga suelta, actividades de pesca, transporte de pasajeros, etc. y brindar los servicios portuarios relacionados. Los puertos o terminales portuarias diseñadas para manipular un tipo de carga en particular, por ejemplo, los puertos de los puertos petroleros, que se dedican principalmente a despachar y recibir petróleo y sus derivados. Los puertos graneleros, cuya infraestructura está diseñada para despachar y recibir carga a granel, bien sea sólida, líquida o ambas. O los puertos pesqueros, donde únicamente se desarrollan actividades de pesca.

En el Ecuador se localizan puertos y terminales diseñados con distintos fines, como se presenta en la Tabla 4, donde se puede observar que las cuatro autoridades portuarias son del tipo multipropósito, mientras que entre los terminales privados destacan aquellos diseñados para recibir y despachar contenedores y otros para carga a granel. En la infraestructura portuaria del Ecuador se han diseñado tres terminales para el manejo exclusivo de petróleo y sus derivados.

Tabla 4: Listado de Puertos y Terminales Marítimas habilitadas actualmente

UBICACIÓN	PUERTOS COMERCIALES	TITULARIDAD	FUNCION	ABREVIATURA	ACCESO	CALADO MÁXIMO (m)	AÑO INICIO	Promedio Tm de Carga Anual	Porcentaje de Participación Promedio de Carga Anual	Promedio Anual del Crecimiento del Volumen de Carga
Esmeraldas	Autoridad Portuaria de Esmeraldas	Público	Multipropósito	APE	Mar Abierto	11	1970	816.257	2,0%	25,6%
Machala	Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	Público	Multipropósito	APPB	Canal Natural	10	1971	1.720.068	4,3%	10,1%
Manta	Autoridad Portuaria de Manta	Público	Multipropósito	APM	Mar Abierto	12	1966	674.084	1,7%	12,8%
	Induatun S.A.	Privado	Productos de pesca	Induatun	Mar Abierto	12	2003			
Guayaquil	Autoridad Portuaria de Guayaquil	Público		APG	Canal Natural	9,75	1988	7.499.403	18,6%	8,6%
	ANDI PUERTO GUAYAQUIL S.A.	Concesión	Granelero y multipropósito	ANDI PUERTO	Canal Natural	9,75	1988			
	Contecon Guayaquil S.A.	Concesión	Contenedores y multipropósito	CONTE CON	Canal Natural	9,75	2007			
	Terminal Portuaria de Guayaquil	Privado	Contenedores	TGP	Canal Natural	9,75	2006			
Guayaquil	BANANAPUERTO operado por NAPORTEC S.A.	Privado	Granelero y multipropósito	BANANA-PUERTO	Canal Natural	9,75	2002	4.783.483	11,9%	16,9%
	Puerto Trinitaria (Trinipuerto S. A.)	Privado	Granelero y multipropósito	TRINI PUERTO	Canal Natural	9,75	1995			
	FERTISA Fertilizantes Terminales y Servicios S.A.	Privado	Granelero y multipropósito	FERTISA	Canal Natural	9,75	1996			
	ECUABULK	Privado	Granel	ECUA BULK	Canal Natural	6,5	1988			
	VOLPAK	Privado	Granel	VOLPAK	Canal Natural	6,5	1971			
	ECUAGRAN	Privado	Granel sólido	ECUA GRAN	Canal Natural	6,5	1974			
	Industrial Molinera	Privado	Granel sólido	INDMOLINERA	Canal Natural	6,5	1995			
	Timisa	Privado	Granel sólido	Emolsa	Canal Natural	6,5	2005			
	Terminal Portuaria Internatio- nal Puerto Hondo S. A.	Privado	Minerales a granel	TPI	Canal Natural	7,5	2000			
	Lubrisa	Privado	Atracadero carga fraccionada	Santorisa	Canal Natural	6,5	1993			
	Lubrisa	Privado	Atracadero carga fraccionada	Lubrisa	Canal Natural	6,5	1997			
	Nisa	Privado	Productos de pesca	Nisa	Canal Natural	6,5	1990			

UBICACION	PUERTOS PETROLEROS	TITULARIDAD	FUNCION	ABREVIATURA	ACCESO	Profundidad Mínima	AÑO INICIO	Promedio TM de Carga Anual	Porcentaje de Participación Promedio de Carga Anual	Promedio Anual del Crecimiento del Volumen de Carga
Esmeraldas	Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	Público	Petróleo y Derivados	SUINBA						
	Sistema de Oleoducto Transcucutatiano	Público	Petróleo y Derivados	SOTE	Mar Abierto	35				
	Terminal de Productos Terminados	Público	Petróleo y Derivados	TEPRE	Mar Abierto	29	1972	22.011.219	54,7%	3,9%
	Oleoducto de Crudos Pesados	Público	Petróleo y Derivados	OCP	Mar Abierto	41				
	Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad	Público	Petróleo y Derivados	SUINLI						
Santa Elena	Boyas Internacionales	Público	Petróleo y Derivados		Canal Natural	11,5				
	Muelle de Petropeninsula	Público	Petróleo y Derivados		Canal Natural	4,5	1973	1.819.366	4,5%	33,8%
	Boya de Cautivo	Público	Petróleo y Derivados		Canal Natural	5,5				
Guayaquil	Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salifral	Público	Petróleo y Derivados	SIUNSA	Canal Natural	9,5				
	Tres Bocas	Público	Petróleo y Derivados		Canal Natural	20	1974	916.542	2,3%	23,3%
	Punta Arenas	Público	Petróleo y Derivados		Canal Natural	11				

Tomado de: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (2012), Unidad de Servicios de Infraestructura CEPAL (2012), Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE), 2011), Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (2012), Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (2013) y Representaciones Marítimas del Ecuador S. A. (REMAR) (2013)

De acuerdo a las estadísticas publicadas anualmente por la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2012), en la Tabla 4, se recoge a manera de resumen el total de toneladas de importación y exportación que se han movilizadas a través de los puertos marítimos ecuatorianos. Cabe señalar que el mayor volumen corresponde a las exportaciones, principalmente de petróleo y sus derivados.

Se puede valorar además el porcentaje de participación de volumen de carga por cada uno de los puertos. La Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (SUINBA) registró un 54,7% promedio del volumen total de carga en los últimos ocho años por ser el principal puerto de exportación de petróleo, aunque llama la atención la disminución en el volumen de carga registrados en los últimos cuatro años. Esta terminal en promedio moviliza anualmente el 74,5% del volumen total de carga de exportación ecuatoriana.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil tiene una participación promedio anual aproximado del 19%, que sumado al porcentaje de participación de los Terminales Privados instalados en el Puerto de Guayaquil, mueve un promedio anual del 30,5% de volumen de carga, y un promedio anual de 59,5% de participación sobre el volumen de carga de importación que ingresa al país, constituyéndose en el principal puerto comercial del país. Por otro lado a pesar de los esfuerzos por posicionar al Puerto de Manta para el manejo de carga internacional, apenas registra una participación promedio anual del 1,7%.

En lo que respecta al crecimiento anual en el volumen de carga que ingresa y sale de cada uno de los puertos y terminales marítimas del país, se registra una amplia variación en los porcentajes de crecimiento. El puerto que registra mayor dispersión en relación al volumen de carga que mueva año a año es la Autoridad Portuaria de Esmeraldas con una desviación estándar de 26%, mientras la Autoridad Portuaria de Guayaquil tiene una dispersión del 9%.

Este comportamiento dificulta establecer una proyección clara en el tonelaje de carga que movilizará cada puerto, lo que afecta directamente a la previsión de infraestructura y equipamiento logístico de estos puertos y terminales ya que las demandas y requerimientos varían drásticamente, principalmente en las autoridades portuarias.

En tanto a la infraestructura portuaria fluvial del Ecuador, ésta está conformada por cinco puertos enlistados en la Tabla 5, que se encuentran apostados en la Amazonía ecuatoriana.

Tabla 5: Listado de puertos fluviales habilitados actualmente

PROVINCIA	PUERTOS FLUVIALES	AÑO DE FUNDACION
Sucumbíos	Puerto El Carmen de Putumayo	1961
Orellana	Puerto Francisco de Orellana	1958
Orellana	Puerto Nuevo Rocafuerte	1945
Napo	Puerto Misahuallí	1969
Morona Santiago	Puerto Morona	1953

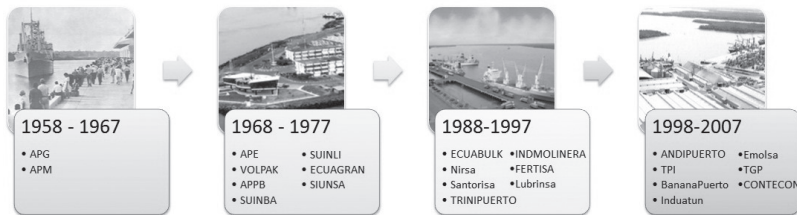
Tomado de: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (2012) y Unidad de Servicios de Infraestructura CEPAL (2012)

BREVE HISTORIA DEL SISTEMA DE PUERTOS MARÍTIMOS DEL ECUADOR

Desde los inicios de su historia comercial, el Ecuador ha desarrollado un fuerte comercio marítimo que tomó su primer impulso en la época de la colonia con la fundación del Puerto de Guayaquil, el Puerto de Manta y el Puerto Bolívar. La ciudad de Guayaquil tuvo un importante repunte en la costa del Océano Pacífico gracias a los astilleros que se instalaron en las orillas del río Guayas, que con el paso del tiempo fueron estableciendo importantes atracaderos impulsados tanto por el sector público como por inversión privada.

En el siglo XX, ante la demanda de una estructura portuaria formal, los distintos gobiernos de turno trataron de fortalecer e integrar el sistema portuario del país dando lugar a la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), Autoridad Portuaria de Manta (APM), Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) y Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB). El problema surgió ante la falta de organización y prestación de servicios portuarios, la fijación de las tasas y tarifas únicas que no cubrían el costo real de los servicios y la escasa inversión en infraestructura, lo que da paso a la reestructuración del sector en el año 1993, donde se adecua el marco legal existente para dar paso a la modernización de los puertos, estimulando principalmente la iniciativa de participación del sector privado, con la participación de capitales nacionales y extranjeros. Es así como se establecen terminales privadas comerciales instaladas principalmente en la ciudad de Guayaquil, que tienen una participación promedio anual del 12% del volumen de carga total.

Figura 2: Evolución histórica de los Puertos Marítimos



Tomado de: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (2012), Unidad de Servicios de Infraestructura CEPAL (2012), Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE) (2011), Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (2012), Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (2013), Representaciones Marítimas del Ecuador S. A. (REMAR) (2013)

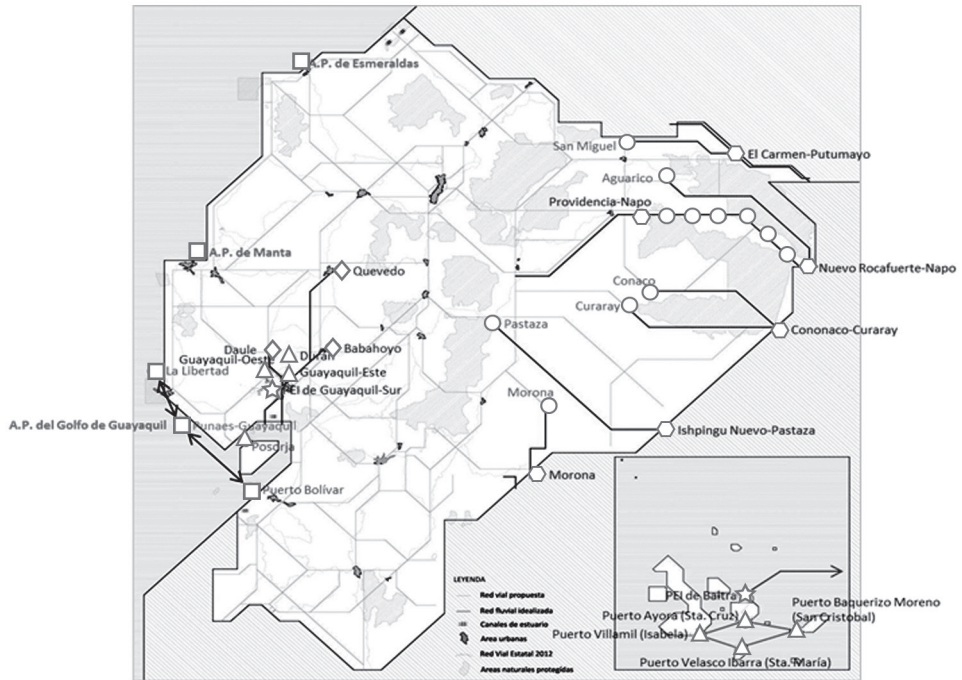
PLANES FUTUROS

De acuerdo a un estudio llevado a cabo por la firma de asesoría Ineco de España por pedido del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), existe una gran dispersión y falta de integración en el sistema portuario del Ecuador, así como una ausencia de un sistema de puertos fluviales.

Esta firma consultada, presentó el Plan Estratégico de Movilidad (PEM) (INECO, 2012), en el que se proponen importantes modificaciones a la infraestructura portuaria del país, con el objetivo de alcanzar un mayor nivel de integración entre los distintos puertos, aeropuertos y redes viales, para establecer plataformas y zonas de actividad logística. El plan prevé una serie de inversiones y acciones por parte del Estado que deben llevarse a cabo según un cronograma fijado hasta el año 2037. El plan propone la distribución de las actividades portuarias marítimas y fluviales como se muestra en la Figura 2.

Una de las principales críticas a este plan es que durante su elaboración no se consultó con el sector privado vinculado a la actividad portuaria, principalmente de la provincia de Guayas, donde se ha registrado el mayor nivel de inversiones en el sector portuario en los últimos 20 años. El plan contempla la conversión del actual Puerto de Guayaquil de puerto comercial internacional a puerto de cabotaje y de cruceros, lo que desestimaría las operaciones e inversiones que se están llevando a cabo hoy en día en el puerto y sus terminales privadas.

Figura 3: Propuesta de infraestructura Portuaria PEM



PROPUESTA DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA				
TIPO DE INSTALACION	COD. COLOR	ACTIVIDAD	PUERTO	DEPENDENCIAS
Instalaciones Portuarias para el tráfico Internacional	□	Autoridades Portuarias Land-Lord	Autoridad Portuaria de Esmeraldas	
			Autoridad Portuaria de Manta	
	☆	Puertos estatales Internacionales (PEI) en gestión directa (Cruceiros, Cabotaje y Marina Deportiva)	Autoridad Portuaria de Golfo de Guayaquil (Punaes)	La Libertad
			PEI de Guayaquil-sur	Puerto Bolívar
Instalaciones Portuarias para el Tráfico Internacional	△	Puertos Estatales en gestión directa (cabotaje)	Guayaquil-Oeste	
			Guayaquil-Este	
			Durán	
			Posorja	
Instalaciones Portuarias Fluviales para el Tráfico Internacional	⬡	Puertos Fluviales Internacionales Amazonía	El Carmen-Putumayo	
			Providencia-Napo	
			Nuevo Rocafuerte-Napo	
			Cononaco-Curaray	
			Ishpingu nuevo-Pastaza	
			Morona	
Instalaciones Portuarias Fluviales para el tráfico Nacional	◇	Puertos Fluviales Occidentales	Quevedo	
			Daule	
			Babahoyo	
			San Miguel	
	○	Puertos Fluviales Amazonía	Aguarico	
			Conaco	
			Curaray	
			Pastaza	
			Morona	

Tomado de: INECO (2012)

COMPARATIVA ENTRE LA REALIDAD ECUATORIANA Y LA MUNDIAL

De acuerdo al informe “*The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report*” publicado por la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo, las ciudades puertos tienen cuatro tipos de impactos sobre la economía de sus países: directos, indirectos, inducidos y efecto catalizador. Los impactos directos son los empleos y los ingresos generados por la construcción y operación del puerto. Los impactos indirectos son el empleo y el impacto de los proveedores de bienes y servicios. El impacto inducido es el empleo y los ingresos generados por el gasto de los ingresos de los empleados creados por los efectos directos e indirectos (OCDE, 2013). En el caso del Ecuador, las ciudades puerto establecidas actualmente han generado este tipo de impacto en su entorno en primer término y han impulsado sectores promotores de la economía nacional, facilitando la creación de industrias gracias a la infraestructura logística y portuaria que se ha implementado.

Por otro lado, de acuerdo al Índice de Desempeño Logístico (IDL), publicado por el Banco Mundial, el Ecuador ocupa la posición 78 de un total de 150 países. En la Tabla 6, se puede observar la posición del Ecuador en referencia a Colombia, Perú y Bolivia, países miembros de la Comunidad Andina.

Tabla 6: Tabla de Posiciones del Índice de Desempeño Logístico

PUESTO	PAIS	2003-2007	2008-2012
8	Estados Unidos	3.86	3.93
38	Chile	3.09	3.17
44	Brasil	3.2	3.13
47	Argentina	3.1	3.05
59	Perú	2.8	2.94
63	Colombia	2.77	2.87
78	Ecuador	2.77	2.76
90	Bolivia	2.51	2.61

Tomado de: Banco Mundial (2013)

El índice refleja la situación de cada país desde una perspectiva logística, donde se evalúa no solo la calidad de la infraestructura relacionada al transporte y facilitación del comercio, sino también áreas como la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, y la frecuencia con la que los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado, ya que de acuerdo a los expertos, es este último apartado el determinante en la confiabilidad de una cadena de suministros.

REFERENCIAS CITADAS

Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador. (2013). *Miembros de la ASOTEP*. Recuperado el 5 de agosto de 2013, de ASOTEP: <http://www.asotep.org/index.html>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2013). *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Recuperado el 7 de agosto de 2013, de Autoridad Portuaria de Guayaquil: <http://www.apg.gob.ec/>

Autoridad Portuaria de Manta. (2013). *Autoridad Portuaria de Manta*. Recuperado el 15 de septiembre de 2013, de Autoridad Portuaria de Manta: <http://www.puertodemanta.gob.ec/>

Banco Central del Ecuador. (2013). *Boletín Anuario N° 35*. Recuperado el 23 agosto de 2013, de Banco Central del Ecuador: http://www.portal.bce.fin.ec/vto_bueno/servlet/fin.bce.comercio.seguridad.ConexionCex?pagDestino=/seguridad/frameIn-fEstMensual.jsp

Banco Mundial. (1 de Abril de 2013). *Índice de Desempeño Logístico, 2013*. Recuperado el 5 de septiembre de 2013, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/LPLPI.OVRL.XQ/countries?display=map>

BSL Operador Logístico. (s.f.). *Tipo de Buques*. Recuperado el 4 de marzo de 2014, de http://www.bsl.com.mx/docspdf/tipo_de_buques.pdf

Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE). (2011). *Ecuadorian Ports. Edición Especial N° 9*, 1- 26.

Cipoletta, G., Pérez, G., & Sánchez, R. (mayo de 2010). *Políticas Integradas de Infraestructura, Transporte y Logística: Experiencias Internacionales y Propuestas Iniciales*. Recuperado el 5 de agosto de 2013, de Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL): <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/7/39877/lcl3226e.pdf>

Comité de Comercio Exterior (COMEX). (2012). *Resolución No. 68*. Quito.

Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. (2012). *Función básica de las Superintendencias de los Terminales Petroleros*. Recuperado el 3 de agosto de 2013, de Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos: http://www.dirnea.org/index.php?option=com_content&view=article&id=150&Itemid=91

Doerr, O. (diciembre de 2011). *Políticas Portuarias*. Recuperado el 8 de agosto de 2013, de Comisión Económica para América Latina y el Caribe: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/4/46154/Lcl3438e.pdf>

González, F. (2004). *Puertos en el Nuevo Milenio*. Recuperado el 21 de marzo de 2014, de Instituto Universitario de Estudios Marítimos. Universidad de Coruña:

<http://www.udc.es/iuem/documentos/articulos/puertosenuevomilenio.pdf>

Grupo del Banco Mundial. (Noviembre de 2007). *Un nuevo índice mide la capacidad de los países de conectarse con los mercados mundiales*. Recuperado el 5 de junio de 2013, de Banco mundial: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/NEWSSPAINISH/0,,contentMDK:21537925~pagePK:64257043~piPK:437376~theSitePK:1074568,00.html>

INECO. (2012). *Plan Estratégico de Movilidad*. Guayaquil: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo. (2013). *THE COMPETITIVENESS OF GLOBAL PORT-CITIES: SYNTHESIS REPORT*. (O. Merk, Ed.) Recuperado el 6 de septiembre de 2013, de OCDE Newsroom: <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf>

Representaciones Marítimas del Ecuador S. A. (REMAR). (2013). *Puertos*. Recuperado el 15 de agosto de 2013, de REMAR: <http://www.remar.com.ec/remar/en/Ports/Ecuadorian%20Ports>

Rúa, C. (2006). *Los Puertos en el Transporte Marítimo*. Recuperado el 5 de enero de 2014, de Universidad Politécnica de Cataluña: <http://upcommons.upc.edu/eprints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf>

Secretaría General de la Comunidad Andina. (2010). *Tráfico Aéreo en la Comunidad Andina 2000 - 2009*. Secretaría General de la Comunidad Andina.

Secretaría General de la Comunidad Andina. (2013). *Sistema de Información Estadística: Transporte Aéreo*. Recuperado el 7 de agosto de 2013, de Sistema de Información de la Comunidad Andina: <http://estadisticas.comunidadandina.org/estadisticasandinas/aereo/main.aspx>

Secretaría General de la Comunidad Andina. (agosto de 2013). *Tráfico Portuario en la Comunidad Andina*. Recuperado el 5 de septiembre de 2013, de Estadísticas Andinas: http://estadisticas.comunidadandina.org/eportal/contenidos/2320_8.pdf

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2012). *Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012*. Recuperado el 8 de agosto de 2013, de Ministerio de Transporte y Obras Públicas: http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/SPTMF_Boletin_Estadistico2011.pdf

Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao. (2012). *Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao*. Recuperado el 15 de agosto de 2013, de Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao: <http://www.suinba.com/>

Trade & Logistics Innovation Center. (2011). *Infraestructura Logística*. Recuperado el 10 de agosto de 2013, de Georgia Tech & Tecnológico de Monterrey: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica>

Convocatoria II Revista VALOR AGREGADO

La Revista VALOR AGREGADO es una revista académica de economía que pertenece a la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales (FACEA) de la Universidad de las Américas (UDLA) en Quito, Ecuador. Nace con el objetivo de ampliar los recursos de los docentes, investigadores y estudiantes para el análisis en torno a cuestiones relacionadas con las diversas ramas de la economía. Publicada de manera semestral, se alimenta de documentos que invitan a la reflexión nacional e internacional para diversificar los insumos dirigidos a la investigación y el conocimiento en el espacio académico.

En su segunda convocatoria, la Revista VALOR AGREGADO prevé su publicación en el segundo semestre de 2014. Invita a la presentación de documentos que cumplan con las siguientes características:

- Los documentos enviados deben atender a los formatos generales y específicos indicados en la Política Editorial, así como en las Normas de Publicación de la Revista VALOR AGREGADO. Las reediciones de documentos o artículos ya publicados no deberán ceñirse a las Normas de Publicación, aunque sí los comentarios específicos para la Revista VALOR AGREGADO.
- En tanto a la recepción y decisión de publicar o modificar los documentos recibidos, los documentos seguirán lo dispuesto por la Política Editorial y el proceso de Revisión por Pares, aceptándose los autores el proceso de resolución descrito.
- De manera general, se priorizarán los documentos propios del autor e inéditos no publicados con anterioridad, que no estén pendientes de revisión y publicación en otras revistas.
- Los documentos deben encabezarse con un resumen de no más de 1.000 caracteres con espacio en español, y su traducción en inglés, francés, portugués o alemán. Deben incluirse además cinco palabras clave o descriptores tanto en español, como en la lengua alternativa seleccionada.
- La temática que se prioriza en la convocatoria son los documentos relacionados con el contexto actual de la economía ecuatoriana y su relación con el mundo, con la siguiente extensión en caracteres con espacios:
 - Artículo de investigación: De 30.000 a 40.000
 - Ensayo: De 10.000 a 40.000
 - Reedición: De 10.000 a 30.000
 - Reedición comentada: de 10.000 a 30.000
 - Análisis coyuntural: De 3.000 a 8.000

La fecha de recepción de los artículos será como máximo el 30 de septiembre de 2014

Para más información, dirigirse a valoragregado@udla.edu.ec

Política Editorial Revista VALOR AGREGADO

VALOR AGREGADO es una revista académica de ciencias económicas y administrativas de la Universidad de las Américas, en Quito Ecuador (<http://www.udla.edu.ec/>) que se publica semestralmente.

La estructura de la revista incluye cinco posibles tipos de documentos: artículos de investigación, ensayos, reediciones, reediciones comentadas y análisis coyunturales. Los “artículos de investigación” sobre economía permiten comprender mejor la realidad económica del Ecuador y del mundo, procurando generar avances fundamentales en el conocimiento de las ciencias sociales relacionadas. De igual manera se incluirán “ensayos” sólidamente fundamentados que profundicen en la realidad presente y pasada. Las “reediciones” serán en artículos ya publicados, que reflexionan e invitan al análisis académico. Las “reediciones comentadas” serán artículos publicados originalmente en revistas no académicas, en los que se pedirá a los autores originales que incluyan comentarios que guíen a los estudiantes en su lectura y que señalen el marco teórico que sustenta cada artículo, de manera que se conviertan en una herramienta útil para la docencia en las ciencias económicas y administrativas. Los “análisis coyunturales”, de menor envergadura, giran en torno a un tema de actualidad, atendiendo especialmente a las variables contextuales del momento. De manera específica, y en función de la convocatoria, se priorizarán uno u otro tipo de documentos, según la temática económica en torno a la cual gire el número de la revista.

Para recibir los correspondientes documento se hace pública una convocatoria para su recepción. De manera general, se dará al menos un mes para la recepción. En la convocatoria se especifica la temática en torno a la cual se espera recibir los documentos, así como condiciones que se alejan de la generalidad incluida en el presente documento y de las Normas de Publicación de VALOR AGREGADO.

El proceso para aceptación y publicación sigue tres pasos. (1) Una vez se han recibido los documentos se analiza si cumplen con las especificaciones indicadas en el documento de Normas de Publicación de VALOR AGREGADO. De ser así se considerarán como recibidos, informándose al autor. (2) A continuación, el Consejo Editorial analizará si el documento se corresponde con el tema propuesto para el siguiente número de la revista, y la adecuación del texto y del estilo. De ser así, se informará al autor de que el documento ha sido recibido positivamente. (3) Se inicia entonces un Proceso de Revisión por Pares, en el que un profesional con un perfil académico similar o superior valorará si el documento es (a) publicable, (b) publicable con modificaciones menores, (c) publicable con modificaciones menores, o (d) no publicable.

La calificación se le informará al autor, en cualquier caso. De cualquier manera, las modificaciones recomendadas por el evaluador deberán ser llevadas a cabo por el autor. En el caso en el que el autor no esté de acuerdo con el resultado del evaluador asignado en el proceso de Revisión Pares, se le asignará un nuevo evaluador, cuyo criterio deberá ser aceptado por todas las partes.

Para más información o aclaración en torno a un tema concreto, por favor dirigirse a valoragregado@udla.edu.ec

Normas de Publicación Revista VALOR AGREGADO

Para la publicación en la Revista VALOR AGREGADO, se siguen las siguientes indicaciones:

- En el documento enviado no puede aparecer el nombre del autor, ni ningún dato que permite identificarle de manera expresa. En un documento aparte, indicará sus datos personales, su adscripción institucional o profesional, su correo postal y electrónico de contacto, así como los datos académicos y laborales que considere. Todos los datos informados serán susceptibles de ser publicados en el encabezamiento del documento.
- El título del documento debe tener menos de 12 palabras.
- El tipo de letra de todo el documento es de Arial de 12 puntos, con un interlineado de 1,5 utilizando márgenes justificados de tres centímetros por cada lado de una hoja tamaño A4.
- Las notas a pie a letra 10 se utilizarán sólo cuando sean estrictamente necesarias, no superiores en cualquier caso a las cinco líneas.
- Las siglas deben indicar que expresan exclusivamente la primera vez que se utilizan.
- El número de página se sitúa al final de la página a la derecha, a letra 10.
- Las tablas y figuras deben ir también en un documento en Excel. Deben ir acompañadas de su título y su fuente dentro de la misma página. Se debe indicar en el título de la figura o tabla el periodo que comprende, el lugar, etc. Por ejemplo: Tabla 1: Indicadores de peso en Ecuador (1999-2000). Las figuras y tablas deben estar actualizadas y deben estar referidas, es decir, no se puede poner una figura o tabla y no hacer referencia expresa indicando porque se incluye en el documento.
- Se cita siguiendo el estilo UDLA-APA (cf. Manual de publicaciones de APA, tercera edición en español de la sexta edición en inglés, resumidas en el enlace blogs.udla.edu.ec/honestidad/2013/10/15/normativa-apaudla/).

Revisión por pares Revista VALOR AGREGADO

Después de que el Consejo Editorial de VALOR AGREGADO haya considerado un documento recibido positivamente, es decir, cumple con los requisitos expuestos en las Normas de Publicación de VALOR AGREGADO, el documento se envía a un evaluador que realizará un análisis para determinar si será susceptible de ser (a) publicable, (b) publicable con modificaciones menores, (c) publicable con modificaciones menores, o (d) no publicable.

De cara a que el proceso de evaluación sea imparcial y objetivo, los evaluadores por pares realizarán su tarea sin saber de quienes son los autores, que enviarán sin ningún tipo de referencia hacia su persona su artículo, junto a otro documento que, en formato Word, recoja sus datos personales, de contacto, y profesionales y académicos.

El Consejo Editorial es quien, en base al *Currículum Vitae* de cada evaluador, seleccionará el que cuenta con mayor experiencia para el proceso de revisión de un documento concreto. Se le informará al autor de la conclusión del evaluador. De no estar conforme, se le asignará un nuevo revisor. La decisión de éste último sí deberá ser acatada por todas las partes, sin derecho a réplica formal.

