

# Las plataformas logísticas en los corredores comerciales. Caso particular.

## The freight village in the commercial corridors. Particular case.

**Lupe González González**<sup>1</sup>

Geógrafa, Universidad es la Universidad de Barcelona, Universidad Online de Barcelona (UNIBA), Portoviejo, Ecuador, lunacm25@gmail.com, ORCID 0000-0003-1778-0587

### Resumen

Los desafíos que trae una correlación inversa entre tiempos y costos del comercio transfronterizo, conjuntamente con las mejoras alcanzadas por la aplicación de una política pública de facilitación del comercio exterior hacen necesario la búsqueda de alternativas para la disminución de los costos, problema común en todos los países de péndulo del pacífico sudamericano. La gestión operativa dada por las experiencias prácticas acumulada por el Sistema Portuario del Ecuador, específicamente por el puerto de Guayaquil, proporcionada por su cantidad de terminales conlleva a la “termalización de las cadenas de suministro”. En correspondencia los terminales se convierten en cuellos de botellas, que son fuente de retraso y restricción del flujo logístico de la cadena, lo cual no significa un déficit de capacidad de las instalaciones el rendimiento y fiabilidad del Terminal, orientado al nivel de servicio hacia las líneas navieras como usuarios. La plataforma logística sería la solución, sin embargo, se aprecia en Ecuador poco incentivo y (o) reconocimiento de los servicios integrado, que la misma podría promocionar.

Artículo



Atribución/Reconocimiento-  
NoComercial-CompartirIgual 4.0  
Licencia Pública Internacional CC  
**BY-NC-SA 4.0**

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es>

**Sapientia TECHNOLOGICAL**  
**Revista científica.**  
e-ISSN: 2737-6400

Julio - diciembre 2020 Vol. 1 – 1 2020

<https://sapientechnological.ait.ec.edu.ec>

Recepción: 03 de abril 2020  
Aceptación: 05 de junio 2020

Pag: 1-20

Entonces se demuestra que las Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) sería un modelo atractivo tanto para el sector privado como público en la gestión de la plataforma logística de un puerto ecuatoriano. Entonces, las estrategias estarían encaminadas al desarrollo de un modelo apropiado de plataforma logística en el contexto de los corredores de transporte en Ecuador y la ampliación de la atracción de las plataformas logística mediante la aplicación de un modelo de ZEDES que incluya a la industria y a la tecnología.

**Palabras clave:** Servicios Logísticos, Plataforma Logística, Cadena de Suministro

### **Abstract**

The challenges brought an inverse correlation between time and cost of trading across borders, together with the improvements achieved by the application of a policy of trade facilitation necessitate the search for alternatives for reducing the cost, common problem in all Pendulum countries of South Pacific. Operational management given by the practical experience accumulated by the port system of Ecuador, specifically through the port of Guayaquil, provided by its number of terminals leads to the "terminalization of supply chains." Corresponding terminals become bottlenecks, which are a source of delay and logistics flow restriction in the chain, which does not mean a lack of capacity of the facilities performance and reliability of Terminal, oriented toward service level shipping lines and users. The Freight Village would be the solution but can be seen in Ecuador and little incentive (o) recognition of integrated services, that it could promote. Then it is shown that the Special Economic Development Zone (ZEDE) would be an attractive model for both the private and public sector in managing the logistics platform of an Ecuadorian

port. Then, strategies would be aimed at developing an appropriate model of logistics platform in the context of transport corridors in Ecuador and expanding the attraction of logistics platforms by applying a model of ZEDES that includes industry and technology

**Key words:** Logistics Services, Freight Village, Supply Chain

## **Introducción**

El comercio internacional es el motor de la economía global. Más que nunca personas, bienes y servicios están cruzando fronteras. Pero el comercio está cambiando - hoy en día, los productos y los servicios que van con ellos se obtienen en todo el mundo.

Las mercancías cruzan fronteras muchas veces, primero como materias primas e insumos y luego como productos finales, aduanas rápidas y eficientes y procedimientos portuarios son esenciales. Indebidamente los procesos y la documentación compleja elevan los costos y causan retrasos, y en última instancia, las empresas, las economías y los consumidores cargan con el costo. Por el contrario, un país donde se pueden exportar las materias primas y materiales e importar bienes y servicios dentro de plazos rápidos y fiables, será un lugar más atractivo para la inversión de las empresas extranjeras. La pregunta sería ¿Cuál es el comportamiento del costo y tiempo en el comercio transfronterizo del Ecuador?

## **Materiales y métodos**

La presente investigación es descriptiva y correlacional, en el que identifican las tendencias del tiempo de acuerdo a los Indicadores del Comercio Transfronterizo,

análisis documental de las Política Pública de Facilitación del Comercio, aportando con criterios para la optimización de procesos.

## Resultados

### Indicadores del Comercio Transfronterizo

Los tiempos y los costos del comercio transfronterizo, que se exponen en la Tabla 1, consideran las actividades siguientes: preparación de documentos, autorización de aduana y control técnico, puertos y operación en terminal, y transporte interior, incluyendo manejo de la carga. En los últimos 10 años, los países del péndulo del pacífico sudamericano tienen una tendencia decreciente del tiempo de exportación e importación y un comportamiento creciente del costo de exportación e importación, aunque en valores absolutos existen algunas diferencias que alcanzan un valor máximo hasta 2,7 veces superior con respecto al mínimo.

**Tabla 1.** Tendencia del Tiempo del Comercio Transfronterizo en los países del Pacífico Sudamericano.

Tiempo para la exportación (días)										
Países	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Chile	17	17	17	17	17	17	17	15	15	15
Perú	22	22	22	22	21	12	12	12	12	12
Ecuador	22	22	22	20	20	20	20	20	20	19
Colombia	34	34	24	14	14	14	14	14	14	14

Tiempo para la importación (días)										
Países	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Chile	16	16	16	16	16	16	15	12	12	12
Perú	29	29	29	22	24	17	17	17	17	17
Ecuador	44	44	44	20	29	29	25	25	25	24
Colombia	48	35	20	15	14	13	13	13	13	13
Costo para la exportación (USD\$/Contenedor)										
Países	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Chile	645	645	645	745	745	745	795	980	980	910
Perú	1.845	1.845	1.540	1.790	1.870	1.870	2.370	2.355	2.355	2.3550
Ecuador	1.200	1.200	1.200	1.455	1.455	1.455	1.455	1.535	1.535	1.535
Colombia	1.845	1.845	1.540	1.790	1.870	1.870	2.370	2.355	2.355	2.355
Costo para la importación (USD\$/Contenedor)										
Países	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Chile	600	600	600	710	710	710	760	930	930	860
Perú	670	670	670	895	895	880	880	880	1.010	1.010
Ecuador	1.160	1.160	1.160	1.402	1.402	1.402	1.432	1.530	1.520	1.520
Colombia	1.773	1.773	1.440	1.640	1.750	1.700	2.650	2.650	2.470	2.470

Fuente: Los datos fueron tomados del Proyecto Doing Business del Banco Mundial. Disponible en: <http://espanol.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2015>.

El comportamiento tanto de forma general como particular muestra cierta correlación entre los costos y el tiempo transfronterizo. En el Ecuador ha disminuido el tiempo de exportación en 13,6%, mientras que para la importación se reduce en un 45,5%, como se aprecia en la Tabla 1 y Tabla 2. Actualmente estos tiempos son de 19 días y 24 días respectivamente. Aún con esa tasa de decrecimiento se está por debajo de los resultados alcanzados en Colombia con un 58,8% y 72,9%; sin embargo, los mejores valores los alcanza Perú con 12 días en la exportación y Chile con similar valor en la importación. El costo de exportación e importación para Ecuador tiene una tasa creciente de 27,9% y 31,0% respectivamente. Aunque es la menor de todos los países objetos de estudio, hoy alcanza valores de 1 535 US\$/TEU y 1 520 US\$/TEU para exportación e importación. El Perú, aún con los costos de importación y exportación bajos, mantiene la tendencia de mayor crecimiento: alrededor del 50,0% en ambos conceptos. Los menores costos de exportación los alcanza Perú con 890 US\$/TEU y se mantiene Chile con 870 US\$/TEU.

En correspondencia, el Sistema Logístico del Ecuador ha disminuido los tiempos de exportación e importación, pero, a su vez, ha incrementado casi proporcionalmente los costos de ambos procesos. La interrogante estaría en: ¿Qué ha originado la disminución de los tiempos de exportación e importación del comercio transfronterizo en Ecuador?

## **Política Pública de Facilitación del Comercio.**

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) ha desarrollado un conjunto de indicadores de facilitación del comercio que identifican áreas de acción y permiten la evaluación de los posibles efectos de las mejoras. En concordancia, la facilitación del comercio exterior se ha tomado como Política Pública tanto en Ecuador como muchos otros países de la región.

La facilitación se mide a través de once indicadores que son: disponibilidad de información, participación de la comunidad comercial, resoluciones anticipadas, procedimientos de apelación, tasas y cargos, formalidades documentales, su automatización y procedimientos, cooperación interna y externa, y gobernanza e imparcialidad. Las estimaciones basadas en los indicadores proporcionan una base para que los gobiernos puedan priorizar acciones, movilizar esfuerzos de asistencia y capacitación técnica para un país de una manera más específica.

En la Tabla 2 se exponen los 11 indicadores de facilitación del comercio de los países que conforman el péndulo del pacífico sudamericano: Chile, Perú, Ecuador y Colombia y la Media Mundial. El Ecuador solo supera la media mundial en el indicador disponibilidad de la información. El valor promedio de los indicadores del país está por debajo de todos los otros países del péndulo, sin embargo, las diferencias del promedio entre países no son muy significativas debido a que la mayor es 0,35 con respecto a Colombia, 0,13 con Chile y la menor 0,06 con Perú. Ecuador tiene la mayor desviación estándar entre los indicadores, dado por la dispersión de los valores de los indicadores entre 1,90 para la disponibilidad de la información y 0,33 para la cooperación interna. De hecho, los tiempos del comercio transfronterizo del Ecuador han sido influenciado por la mejora de los indicadores

de facilitación del comercio exterior a partir de la optimización de los procedimientos fronterizos y el aumento de los flujos de comercio, no obstante, la reducción de los costos del comercio y por tanto la obtención de mayores beneficios del comercio internacional no se aprecia una mejora.

Los estudios actuales muestran que algunos de los indicadores tienen un impacto mayor que otros en los costos del comercio transfronterizo, al menos en la muestra de datos de los países actuales. Los indicadores que parecen tener el mayor impacto en los costos del comercio de bienes manufacturados son Resoluciones Anticipadas, Tasas y Cargos, Formalidades - Automatización, y Formalidades - Procedimientos. En la Tabla 3 se muestra la ponderación de cada indicador según la influencia estimada en el costo, donde las formalidades de procedimiento tienen la mayor afectación en un 5,4%, mientras que las tasas y cargos mantiene la menor con un 1,7%.

Tabla 2. Indicadores de Facilitación del Comercio de los Países del Péndulo del Pacífico Sudamericano.

No.	Indicadores de Facilitación	Chile	Perú	Ecuador	Colombia	Media Mundial	$\Delta$ Ecuador con Media Mundial
1	Disponibilidad de Información	1,47	1,50	1,90	1,90	1,88	-0,02
2	Participación de la Comunidad Comercial	1,60	0,75	1,25	2,00	1,95	0,70
3	Resoluciones Anticipadas	1,11	1,43	1,33	1,57	1,83	0,50
4	Procedimientos de Apelación	2,00	1,89	1,13	1,38	1,89	0,76
5	Tasas y Cargos	1,75	1,80	1,33	1,50	1,80	0,47

6	Formalidades - Documental	0,83	0,83	1,00	1,67	1,68	0,68
7	Formalidades - Automatización	1,71	1,50	1,25	1,40	1,92	0,67
8	Formalidades - Procedimientos	0,84	1,00	1,00	1,31	1,55	0,55
9	Cooperación - interna	0,67	0,67	1,50	2,00	2,00	0,50
10	Cooperación - externa	2,00	1,67	0,33	1,50	1,74	1,41
11	Gobernanza y Imparcialidad	1,33	1,50	1,86	1,50	1,90	0,04
	Promedio	1,39	1,32	1,26	1,61	1,83	
	Desviación Estándar	0,474	0,433	0,431	0,248	0,131	

Fuente: Tomada la información de la OECD. Compare your country Trade Facilitation Indicator. <http://www.oecd.org/trade/facilitation/indicators.htm>.

En Ecuador, el valor promedio ponderado de los indicadores de mayor impacto continúa estando por debajo del resto de países del péndulo, aunque se mantiene bajo el nivel de significación de los promedios entre países debido a que la mayor es 0,2256 con respecto a Colombia, 0,2096 con Perú y la menor 0,1257 con Chile. Chile tiene la mayor desviación estándar entre los indicadores, dado por la dispersión de los valores de los indicadores entre 1,7798 para las tasas y cargos y 0,8854 para las formalidades de procedimiento.

Tabla 3. Ponderación de los Indicadores de Facilitación de Mayor Impacto en el Costo del Comercio Transfronterizo.

No.	Indicadores de Facilitación	Influencia del Indicador	Chile	Perú	Ecuador	Colombia
8	Formalidades - Procedimientos	5,4%	0,8854	1,0540	1,0540	1,3807
3	Resoluciones Anticipadas	3,7%	1,1511	1,4829	1,3792	1,6281
7	Formalidades - Automatización	2,7%	1,7562	1,5405	1,2838	1,4378
5	Tasas y Cargos	1,7%	1,7798	1,8306	1,3526	1,5255
	Promedio		1,3931	1,4770	1,2674	1,4930
	Desviación Estándar		0,4464	0,3204	0,1478	0,1079

Fuente: Tomada la información de la OECD. Compare your country Trade Facilitation Indicator. <http://www.oecd.org/trade/facilitation/indicators.htm> y Moisés, Evdokia, Thomas Orliac y Peter Minor (2011). Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs. OECD Trade Policy Papers. No. 118. OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5kg6nk654hmr-en>.

Los resultados del análisis son muy importantes, sobre todo cuando las posibles reducciones de los costos del comercio transfronterizo son insuficientes con respecto a las necesidades de las cadenas de suministro lo cual evidencia la prevalencia del criterio de gestión operacional ante la gestión facilitadora de los operadores logísticos. La cuestión sería ¿Cómo podemos comprobar dicha afirmación en el Sistema Portuario del Ecuador?

#### La Terminalización de las Cadenas de Suministro

El Sistema Portuario del Ecuador, conformado por los terminales públicos, petroleros y privados que se organizan en forma de Autoridades Portuarias,

Superintendencias y entidades aisladas y (o) asociadas, deben contribuir con la política pública de “facilitar el comercio exterior”.

Un juicio a priori podría estar dado en el por qué involucrarse en una demanda de los exportadores e importadores ecuatorianos al estado. La comprensión debe sustentarse en dos momentos: (1) la identificación de los dueños de la carga como los clientes de los terminales portuarios y (2) la satisfacción de sus requerimientos a partir de la prestación de un servicio portuario de excelencia para el logro de su fidelidad.

De hecho, la mayoría de los terminales privados de los puertos ecuatorianos han surgido por la búsqueda de la satisfacción de la demanda del servicio a la carga de uno o varios clientes. Un ejemplo representativo es el Puerto de Guayaquil, donde coexisten alrededor de 18 terminales privados orientados a la especialización, pero con dos estrategias diferentes: (1) tipo de carga y (2) clientes. El proceso de transformación ha sido progresivo: un primer momento hacia los gráneles y (o) carga general y un segundo momento en el que incorporan la carga contenedorizada.

La interrogante sería ¿todos los terminales transitan por el mismo camino? La respuesta está dada por el patrón de integración ya sea vertical u horizontal que aporta la estructura de la red asociada a su sistema logístico. En la Tabla 4 se expone una muestra de los sistemas en el que operan algunos Terminales Portuario del Puerto de Guayaquil.

Tabla 4. Integración de los Terminales Privado del Puerto de Guayaquil.

Terminal Portuario	Tipo de Integración	Característica del sistema logístico
ECUAGRAN	Horizontal	Red de actividades de almacenamiento, carga, descarga, pesaje, pre-limpieza, secado, ventilación, fumigación, mezclado, ensacado, despacho y transporte de granos secos.
FERTISA	Vertical	Red de unidades de negocios involucradas en la producción, cosecha y empaque de productos agrícolas para su exportación y la importación de productos para la producción y venta de fertilizantes, agroquímicos y productos pecuarios.
NAPORTEC	Vertical	Red de producción y comercialización de frutas y vegetales, frescos y en conserva a nivel global.
NIRSA	Vertical	Red de unidades de negocios de captura/cultivo, producción y empaque de conservas y congelados de túnidos, sardinas y camarón.
SALICA ECUADOR.	Vertical	Red de fábricas y distribuidoras mayorista, minorista y de hostelería para conservas y congelados de túnidos.
QC TERMINALES ECUADOR	Horizontal	Red de logística regional para el transporte, almacenamiento y manipulación de productos líquidos a granel, tales como derivados de petróleo, petroquímicos, aceites vegetales y minerales entre otros.

Fuente: Información tomada de las páginas corporativas de los terminales del puerto de Guayaquil y los Boletines Estadísticos Portuarios de la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) del Ministerio de Transporte y Obras. Disponible en: <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/08/SPTMF-Boletin-Estadistico-2014.pdf>

## Las Plataformas Logística

Por la década de 1960, las primeras plataformas logísticas aparecieron en Francia, dirigidas por la iniciativa del sector público, en cooperación con las autoridades locales, cámaras de comercio e industria. En la actualidad, la evolución del término de Plataforma Logística se orienta a cuatro aspectos: (1) la concentración espacial de servicios logísticos, (2) la intersección de dos o más diferentes modos de transporte, (3) interface entre el tráfico local, regional y global y (4) cooperación entre compañías. En correspondencia, los servicios que pueden prestar las plataformas son aquellos orientados a la infraestructura, la tecnología sistemas de información y el último grupo a los servicios logísticos operativos.

Los servicios de infraestructura consideran a la inmobiliaria logística, construcción de instalaciones logísticas, inversión y financiamiento, consultoría en bienes logísticos, estudios de localización de bienes raíces de logística y, promoción inmobiliaria. De hecho, son los servicios menos atractivos en el país debido a que se asocian a servicios con una alta intensidad de capital y alto riesgo debido a la carencia de la creación de economías de escala y economías de aglomeración. El grupo gestor de la instalación, se considera en su mayoría propiedad pública para la facilitación de la libre competencia. El riesgo financiero se podría convertir en una oportunidad como fuente para la inversión extranjera directa.

Los servicios de tecnología y sistemas de información en algunas zonas de actividad logística como los puertos marítimos forman parte de los servicios a la comunidad portuaria. La mayoría de los servicios están conformados por la tecnología de identificación, geolocalización, y sistemas de rastreo vehicular, gestión de la infraestructura logística, sistemas de gestión de cadenas de suministro globales y

nacionales, sistemas de facilitación del comercio y simplificación de procedimientos. En correspondencia, podría favorecer a la mejora de los indicadores de facilitación del comercio, como alternativa para una mayor accesibilidad a la tecnología de la información y la comunicación por parte de los operadores de comercio exterior, agentes de aduana, operadores portuarios y aeroportuarios, y operadores de transporte.

Los servicios logísticos operativos contemplan (1) Transporte y Servicios Logísticos, (2) Logística del Comercio Internacional, (3) Proveedores de Equipamiento de Transporte, Inversionistas y Financiamiento a Operadores de Servicio y Consultoría en Operación Logística y (4) Fortalecimiento de Capacidades con Entrenamiento y Organizaciones Gremiales.

Los operadores de los servicios en las plataformas logísticas no están considerados dentro del marco legal vigente que permita la definición de sus estándares locales, regionales y globales, que cada día son más exigentes dado los requerimientos de las cadenas de suministro y más complejos la prestación dado el interés de un paquete de servicios logísticos “Puerta a Puerta” realizado por un tercero y (o) su gestión por una cuarta parte. De hecho, el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones solo se limitan a incorporar a los Operadores Económico-Autorizados (OEA) y al operador de Zonas Especiales de Desarrollo Económico (ZEDES). En ningún momento se menciona a la clasificación operadores de servicios logísticos. Sin embargo, en la mayoría de las empresas ecuatorianas, la gestión de la cadena de suministro es responsabilidad interna y el operador solamente ejecuta indicaciones del cliente y, en algunos casos, entrega información para gestionar decisiones, pero sin mayor injerencia en los procesos internos de la empresa. Desde hace varios años,

las grandes empresas nacionales y multinacionales en Argentina exhiben un alto grado de madurez en la externalización de procesos y de servicios y ven a los operadores logísticos como aliados estratégicos para agregar valor a sus cadenas de suministro. En respuesta a la pregunta ¿Qué servicios logísticos son tercerizados por las empresas argentinas? El 83% de las compañías terceriza la distribución; el 78%, el transporte de suministro; el 74%, el transporte de carga nacional; y el 65%, el almacenamiento; el 56%, el transporte internacional; el 53%, las tareas vinculadas a preparación, como recepción, preparado, despacho y pedido de mercaderías; y el 50%, servicios adicionales, como *copacking* y etiquetado. En consecuencia, se aprecia en Ecuador poco incentivo y (o) reconocimiento de los servicios integrado, que la plataforma logística podría promocionar. ¿El cuestionamiento sería a partir de dónde comenzamos desde cero o existe algún antecedente?

## **Discusión**

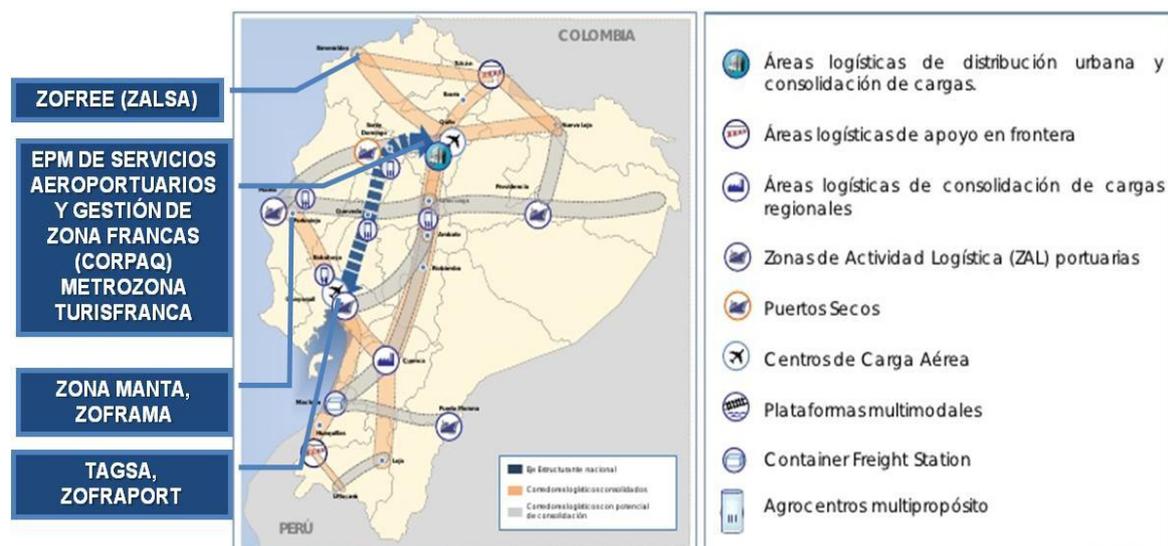
### Zonas Especiales de Desarrollo Económico (ZEDES)

La primera "Zona Moderna" se estableció en Irlanda durante el año 1959. Desde entonces, una variedad de diferentes configuraciones de zona ha existido, mencionando entre ellas según el criterio de clasificación del Banco Mundial: los Parques Industriales, la Zona Franca Comercial, la Zona Franca de Exportación, la Zonas de Empresas Libres (Zona de una sola fábrica), Zona Amplia de Zonas de Especiales Económicas y Puerto Libre.

En correspondencia, el antecedente en Ecuador de las Plataformas Logísticas son las Zonas Francas (ZF), definidas como es un área delimitada y autorizada por un país, que brinda ventajas especiales en relación al comercio exterior, aduanera, tributaria,

cambiaria, financiera, y el tratamiento de capitales y laboral. En el año 2009 se lleva a cabo un proceso de depuración, donde se comprueba si las empresas cumplen los objetivos del Artículo 2 de la Ley de Zonas Francas: incentivar la generación de mano de obra, inversión extranjera, transferencia tecnológica, incremento de las exportaciones y desarrollo de zonas geográficas deprimidas. En correspondencia, hoy se encuentran operando 8, como se expone en la Figura 1.

Figura 1. Zonas Francas Vigente en el Ecuador



Fuente: Datos tomados del Consejo Nacional de Zonas Francas (CONAZOFRA) y el mapa Plan de Plataformas Logísticas a Nivel Nacional del Ministerio Coordinador de la Producción Empleo y Competitividad a partir de los estudios de la compañía consultora española ALG.

Las características de las Zonas Francas vigentes que su ubicación se orienta a un puerto marítimo se exponen en la Tabla 6. El objetivo principal es la manufactura orientados a los mercados de la exportación y nacional, aunque las actividades elegibles pueden ser la industria, comercio y servicios. En resumen, el tipo de zona franca que se ha podido mantener en el país es el Parque Industrial.

Tabla 6. Características de las Zonas Francas en Ecuador

Zonas Franca	Características					
	Objetivo	Tamaño Típico	Ubicación	Actividades Elegibles	Mercado	Tipo
ZOFREE	Manufactura	22 ha	Puerto de Esmeraldas	Industria, Comercio y Servicio	Exportación, Nacional	Parque Industrial
ZONAMANTA	Manufactura	53 ha	Puerto de Manta	Industria, Comercio y Servicio	Exportación, Nacional	Parque Industrial
ZOFRAMA	Manufactura	74,4 ha	Puerto de Manta	Industria, Comercio y Servicio	Exportación, Nacional	Parque Industrial
ZOFRAPORT	Manufactura	48,1 ha	Puerto de Guayaquil	Industria, Comercio y Servicio	Exportación, Nacional	Parque Industrial

Fuente: Elaboración Propia

El aporte de la Zona Franca en Ecuador ha sido la creación de valor impulsada por la logística portuaria.

El problema está en la selección de las industrias más adecuadas para el transbordo y la maximización de valor añadido. Los puertos desempeñan un papel importante en la integración de los tres tipos de canal: logístico, comercial y de suministro. El cambio del sistema de puerto a un "sistema de gestión de canal integrado", los servicios logísticos y otros servicios de valor añadido deberán ser proporcionado en una delimitación territorial para mejorar la eficiencia de producción y la entrega. De hecho, la mayoría de las zonas francas asiáticas utilizan los siguientes criterios de selección (1) industrias que pueden procesar un alto valor añadido por las

operaciones de transbordo, (2) industrias que están estrechamente interrelacionados con las industrias corriente a bajo y podrían mejorar el desarrollo de la industria nacional, (3) las industrias que pueden provocar grandes impactos positivos en el comercio internacional y (4) las industrias con uso eficaz de terrenos, como los sectores secundario y terciario. Un ejemplo fehaciente es la industria textil en los países centroamericanos.

Una alternativa para las plataformas logísticas en los puertos ecuatorianos sería la implementación de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, como destino aduanero en una delimitación territorial con régimen especial de administración y un esquema de privilegios e incentivos tributarios para fortalecer el desarrollo productivo con el asentamiento de nuevas inversiones. En resumen, sus propias funciones justifican su aplicación: atraer nuevas inversiones productivas sostenibles, consolidar la oferta y exportación de servicios logísticos multimodales y mejorar la competitividad del transporte, establecer nuevos polos de desarrollo territorial, generar empleo de calidad y generar divisas para una balanza de pagos más saludable. En correspondencia la ZEDES sería un modelo atractivo tanto para el sector privado como público en la gestión de la plataforma logística de un puerto ecuatoriano.

## Conclusiones

Entonces, las estrategias estarían encaminadas a

- Desarrollar el modelo apropiado de plataforma logística en el contexto de los corredores de transporte en Ecuador.
- Ampliar la atracción de las plataformas logística mediante la aplicación de un modelo de ZEDES que incluya a la industria y a la tecnología.

## Referencias

Moisé, E. y S. Sorescu (2015). Contribution of Trade Facilitation Measures to the Operation of Supply Chains. OECD Trade Policy Papers. No. 181, OECD Publishing, Paris. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1787/5js0bslh9m25-en>

Moisé, Evdokia, Thomas Orliac y Peter Minor (2011). Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs. OECD Trade Policy Papers. No. 118. OECD Publishing. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1787/5kg6nk654hmr-en>

Higgins, Christopher D. y Mark R. Ferguson (2011). An Exploration of the Freight Village Concept and its Applicability to Ontario. Hamilton, McMaster Institute of Transportation and Logistics - McMaster University, pp. 195.

Wagener Norbert (2008). The German logistics experience with freight villages – is it appropriate for Ukraine? International Conference Investment and Innovations in Logistic Infrastructure of Ukraine, Kiev. Disponible en: <http://www.wagener-herbst.com/content> /news/

Vortrag\_NW\_Kiew\_20080407\_V1.pdf

Cheng-Min Feng. Creating Value-driven Port Logistics in Free Trade Zones. Proceedings of International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA 2008). Disponible en:

<http://www.icms.polyu.edu.hk/ifspa2008/presentation/Y302/Parallel%20Session%204/Cheng-Min%20Feng.pdf>