AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR

PLAN ESTRATÉGICO: 2022 - 2025

Marzo - 2022

Puerto Bolívar – El Oro - Ecuador

Av. Bolívar Madero Vargas, vía a Puerto Bolívar
Conmutador: (593-2) 929 999
Telefax: (593-2) 929 634
Email. puertobolivar@appb.gob.ec
Portal web: www.puertobolivar.gob.ec

Sección I

1 Antecedentes
1.1 Marco Normativo
1.2 Marco Metodológico

2 Descripción y diagnóstico Institucional
2.1.Antecedentes e Historia de la Institución
2.2.Diagnóstico Institucional

3 Análisis Situacional
3.1.Análisis del Contexto
3.2.Mapa de Actores
3.3.Análisis FODA

4 Elementos Orientadores
4.1.Visión
4.2.Misión
4.3.Valores
4.4.Principios

5 Objetivos Estratégicos Institucionales
5.1.1Articulación de las políticas públicas al Plan Nacional de Desarrollo y Planificación Estratégica

6 Diseño de estrategias, programas y proyectos
6.1.Estrategias
6.2.Programas
6.3.Proyectos de Inversión
6.4.Presupuesto de Gasto Corriente
6.5.Implementación de la Política Pública con enfoque territorial

7 Contexto General de la Alianza Público Privada, periodo 2022 – 2025
7.1.Movimiento de Carga
7.2.Diversificación de Carga
7.3.Proyecciones de carga
7.4.Canon Fijo y Variable
7.5.Proyecciones de ingresos cuatrianual
7.6.Proyectos de Inversión Privada
7.7.Proyectos Institucionales 2023 – 2025
7.8.Conclusiones

Sección II

Anexo A: Mapa Estratégico
Anexo 1: Programación Plurianual de la Política Pública
Anexo 1.1: Tabla 1.4: Programación Plurianual de la Política Pública, primera parte (Alineación)
Anexo 1.2: Tabla 1.5: Programación Plurianual de la Política Pública
Anexo 1.3: Tabla 1.6: Programación Plurianual de la Política Pública (Desgloce de la meta anual)

Anexo 2: Programación Anual de la Política Pública
Anexo 2.1: Tabla 1.7: Programación Anual de la Política Pública
Anexo 2.2: Tabla 1.8: Programación Anual de la Política Pública (Desgloce de metas semestrales)

Anexo 3: Inversión en Alianza Público Privada.

INTRODUCCIÓN

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en el marco de lo establecido en los principios consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, de contribuir con el cumplimiento de los Objetivos expresados en el Plan de Creación de Oportunidades 2021 – 2025 y con los lineamientos emitidos por la Secretaría Nacional de Desarrollo, desarrolla acciones orientadas a incrementar la eficiencia Institucional.

En este contexto, el Plan Estratégico Institucional, formulado para el periodo 2022 - 2025, constituye un instrumento clave de gestión concebido para fortalecer las capacidades operativas en Alianza Público Privada, que marca el rumbo que orienta el accionar institucional para lograr el cumplimiento de los Objetivos Estratégicos, en miras de alcanzar la Visión Institucional propuesta.

En la primera sección del documento se describe la Institución, el análisis de competencias y atribuciones y se realiza el Diagnóstico Institucional, en la que se expone la razón de ser de la Entidad Portuaria y la realidad en la cual opera.

Se realiza el análisis situacional, en la que se exponen los factores internos y externos de la Entidad, se identifican los actores involucrados y se estructura la matriz de confrontación FODA.

Se revelan los Elementos Orientadores: Misión, Visión, Valores y se identifican los Objetivos Estratégicos Institucionales que dirigirán el accionar de la Entidad.

Se diseñan las estrategias, programas, proyectos, indicadores y metas establecidos para el periodo 2022 – 2025; y,

En la segunda sección del documento, consta la Programación Plurianual y Anual de la Política Pública, en la que se plasman las metas esperadas para cada uno de los Objetivos definidos, las líneas de acción para el periodo de Gobierno 2022 - 2025 y la inversión prevista para el mismo lapso de tiempo

SECCIÓN I

1. ANTECEDENTES:

1.1 Marco Normativo

Constitución de la República del Ecuador, publicada en el R.O. No. 449 del 20/10/2008.

- ✓ Art. 280: "…determina que el Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y, la inversión y asignación de recursos"

- ✓ Art. 297: estipula "… que todo programa finaciado con recursos públicos, tendrán objetivos, metas y un plazo determinado para ser evaluado, en el marco de lo establecido en al Plan Nacional de Desarrollo".

Plan Nacional de Desarrollo - Plan de Creación de Oportunidades, publicado en Registro Oficial, Suplemento 544 del 23 de septiembre del 2021:

> Constituye la directriz política y administrativa suprema a ser considerada en la construcción y aplicación de la Política Pública. A través de éste instrumento se articulan las acciones de corto y mediano plazo de la esfera pública, con una visión de largo plazo, que incluyen las políticas de gobierno, estrategias, metas e indicadores.

Leyes Orgánicas

- ✓ Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, publicado en el Segundo Suplemento del R.O. No. 306 del 22-10/2010: Art. 4 Ámbitos, Art. 5 Principios Comunes, Art. 9 Planificación de Desarrollo, Art.17 Instructivo Metodológico, Art 57, Art. 61 Banco de Proyectos; y,

- ✓ Art. 54 Planes Institucionales "….*Las instituciones sujetas al ámbito de este código, excluyendo los Gobiernos Autónomos Descentralizados, reportarán a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo sus instrumentos de planificación institucionales, para verificar que las propuestas de acciones, programas y proyectos correspondan a las competencias institucionales y los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo. La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo definirá el instrumento de reporte. Mediante normativa técnica se establecerán las metodologías, procedimientos, plazos e instrumentos necesarios, que serán de obligatorio cumplimiento."*

- ✓ Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera.

Leyes Ordinarias

- ✓ Ley General de Puertos, Decreto Supremo No. 289, publicado R.O. No.67 del 15/04/1976
- ✓ Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, Decreto Supremo 290, publicado en el R.O. 67 del 15/04/1976
- ✓ Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial, publicado en el Decreto Supremo No. 98.

Reglamentos:

- ✓ Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador
- ✓ Reglamento a la Ley de Incentivos para Asociaciones Público Privada (Decreto Ejecutivo No. 1040)
- ✓ Reglamento General de la Actividad Portuaria (Decreto Ejecutivo No. 467)
- ✓ Reglamento del régimen de colaboración Público- Privada (Decreto Ejecutivo No. 582)
- ✓ Reglamento a la Actividad Marítima (Decreto Ejecutivo No. 168)
- ✓ Reglamento al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Pública, publicado en R.O. Suplemento 383 del 26-11/2014.

Decretos Ejecutivos:

- ✓ Decreto Ejecutivo No. 1043 del 28 de diciembre de 1970. Creación Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.
- ✓ Decreto Ejecutivo No. 186. Se designa al Ministro del MTOP, presidir el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas relacionadas a procesos de infraestructura y gestión del transporte.
- ✓ Decreto Ejecutivo No.7 23- Art. 2 Competencias y Atribuciones Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.
- ✓ Decreto Ejecutivo No. 857. La Coordinación del Plan Estratégico Nacional de Transporte estará a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- ✓ Decreto Ejecutivo No. 1111 La Dirección General de la Marina Mercante y Puertos DIGMER- pasa a ser una dependencia administrativa de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.
- ✓ Decreto Ejecutivo No. 78 del 15 de junio del 2021. Se crea los Directorios de las Autoridades Portuarias de Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas.

Normas Técnicas.

Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa

- ✓ Art. 19 Planes Institucionales.- "*Los planes institucionales son instrumentos de planificación y gestión, a través de los cuales, cada entidad del sector público, en el ámbito de sus competencias, identifica y establece las prioridades institucionales de mediano y corto plazo, que orienten la toma de decisiones y el curso de acción encaminado a la generación y provisión de productos (bienes y/o servicios) a la ciudadanía o usuarios externos, debidamente financiados (recursos permanentes y/o no permanentes), a fin de contribuir al cumplimiento de las prioridades establecidas en los Planes Sectoriales y/o Plan Nacional de Desarrollo"*

- ✓ Art. 22 Elaboración y/o actualización.- "*La elaboración y/o actualización de planes institucionales, será liderada por la Coordinación General de Planificación y Gestión Estratégica de cada entidad, o quien haga sus veces; en coordinación con todas las áreas y unidades institucionales. Para el efecto se podrá solicitar la asitencia técnico – metodológica del ente rector de la planificación nacional."*

Normas de Control Interno: CGE

- ✓ NCI 200-02 Administración estratégica señala entre otros aspectos, que las actividades de formulación, cumplimiento, seguimiento y evaluación de la planificación deben plasmarse en documentos oficiales a difundirse entre todos los niveles de la organización y a la comunidad en general.

- ✓ NCI 600-02 Evaluación Periódica señala entre otros aspectos, que la máxima autoridad y las servidoras y servidores que participan en la conducción de las labores de la Institución, promoverán y establecerán una autoevaluación periódica de la gestión de la entidad, sobre la base de los planes organizacionales y las disposiciones normativas vigentes, para prevenir y corregir cualquier eventual desviación que ponga en riesgo el cumplimiento de los objetivos institucionales.

Contrato de Alianza Público Privada – APPB/Gestor Privado

- ✓ Escritura Pública: 2016-07-01-02-P000: Contrato de Gestión Delegada para el "Diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar" suscrito entre Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y la Compañía Yilport Terminal Operations YILPORTECU S.A", el 8 de agosto del 2016

Guía Metodológica de Planificación Institucional, emitida por Secretaría Nacional de Planificación:

- ✓ "*La planificación institucional es el proceso a través del cual cada entidad establece, sobre la base de su situación actual, del contexto que la rodea, de las políticas nacionales, intersectoriales, sectoriales y territoriales, y de su rol y competencias, cómo debería actuar para brindar de forma efectiva y eficiente servicios y/o productos que le permitan garantizar derechos a través del cumplimiento de las políticas propuestas y sus correspondientes metas".*

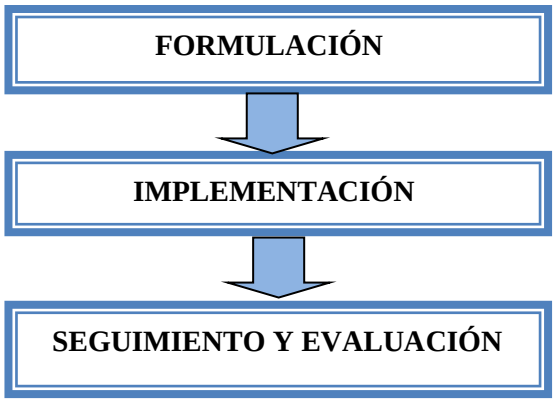
1.2 Marco Metodológico

La Planificación Estratégica de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 2022 – 2025, ha sido formulada de acuerdo al marco normativo vigente y a la alineación definida para la Planificación, de conformidad a las directrices emitidas por la Secretaría Nacional de Planificación mediante la "Guía Metodológica de Planificación Institucional".

Los Fundamentos metodológicos establecidos se enuncian:

1.2.1 Ciclo de Planificación:

El ciclo de planificación comprende tres fases: la formulación, la implementación y el seguimiento y evaluación.



Formulación del Plan.- Este proceso contempla el diagnóstico y análisis de la realidad en la que opera la entidad y la propuesta de acciones orientadas a modificar el entorno y solucionar los problemas y necesidades identificados.

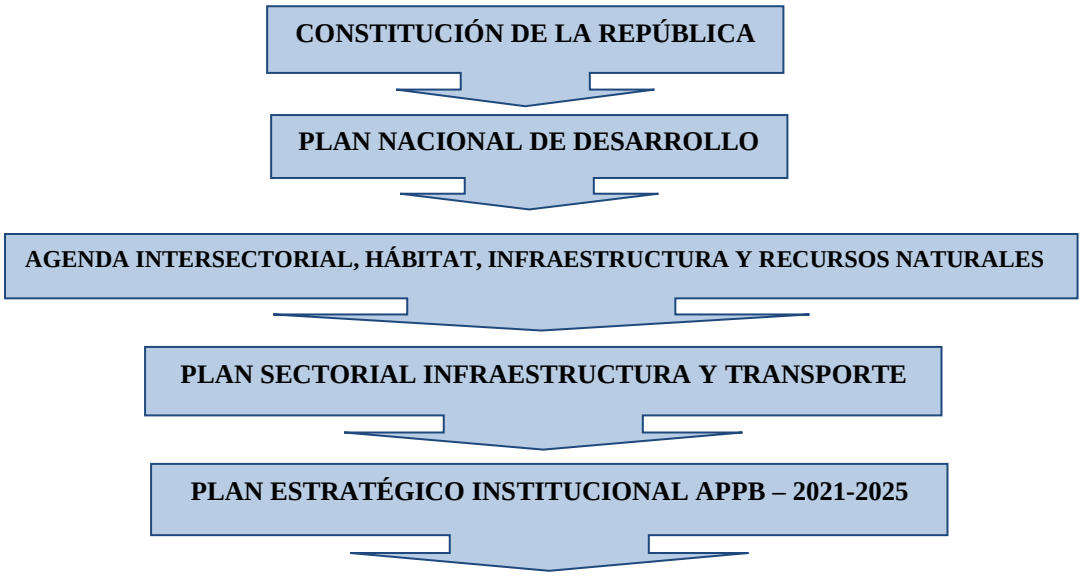
Implementación del Plan.- Es la ejecución de las acciones propuestas en el plan conforme a la programación plurianual y anual elaboradas.

Seguimiento y Evaluación.- Consiste en la verificación oportuna del cumplimiento de las acciones programadas y el análisis de los resultados obtenidos a fin de conocer si el plan, los objetivos y los resultados se corresponden con las necedidades identificadas en la fase de diagnóstico y con la misión de la institución.

1.2.2 Articulación con los instrumentos de planificación del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa.

Con el objeto de lograr la articulación entre la planificación nacional, la planificación institucional y el presupuesto, el Plan Estratégico de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar incorpora a partir de sus elementos orientadores, las directrices provenientes de la Constitución, del Plan Nacional de Desarrollo, de la Agenda Intersectorial, Plan

Sectorial, concretando la acción pública en la Programación Plurianual de la Política Pública (PPPP) y la Programación Anual de la Política Pública (PAPP), bajo el siguiente orden jerárquico:



1.2.3 Herramienta metodológica de Gobierno por Resultado (GPR)

La "Norma Técnica de implementación y Operación de la Metodología y Herramienta de Gobierno por Resultados", se emite mediante Acuerdo Ministerial No. 1002 del 20 de diciembre de 2011.

GPR, constituye el conjunto de conceptos, metodologías y herramientas que permite orientar las acciones de las instituciones que conforman la Función Ejecutiva, al cumplimiento de Objetivos y Resultados esperados, en el marco de las mejores prácticas de gestión.

La aplicación de la herramienta de GPR procura una gestión eficiente de planes estratégicos, planes operativos, riesgos, proyectos y procesos institucionales, en los distintos niveles institucionales.

Mediante ésta herramienta se sistematiza y gestiona los planes citados, monitoreando los resultados alcanzados tanto por los responsables de las diferentes unidades administrativas como por parte de la Gestión de Planificación y Gerencia General; cuyos reportes son las fuente de información para establecer el desempeño institucional y adoptar decisiones en pro de lograr los objetivos institucionales.

2. DESCRIPCIÓN Y DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL

2.1. Antecentes e historia de la Institución

La historia relata la primera utilización del estero llamado Puerto Pilo, denominado luego Puerto Machala (1783 -1860) que sirvió como antiguo atracadero de embarcaciones y fue el eslabón para los primeros comerciantes entre Machala y Guayaquil.

Ante el auge cacaotero y por la sedimentación de Puerto Pilo, el desarrollo portuario de Machala era una necesidad imperiosa, por lo que las autoridades consideraron buscar otro lugar para un nuevo puerto que brindara mejores facilidades para el embarque y desembarque de pasajeros y mercancías desde y hacia la Isla Puná y Guayaquil.

El cabildo machaleño resolvió formar un nuevo puerto frente a la Isla Jambelí (1861 - 1883) denominado Puerto Huaylá. En 1869, el Concejo de Machala decide construir un muelle en dicho Puerto.

El 18 de diciembre de 1883, se inaugura el Puerto de Bolívar que hasta entonces se denominaba Puerto Huaylá; y se levanta un acta inaugural del tendido de la línea férrea que llegaría hasta Machala.

El 13 de abril de 1897, se elevó a Puerto Bolívar a la categoría de Puerto Mayor de la República. Se contrata la construcción de un muelle de hierro con una terminal de ferrocarril, una grúa móvil de acero y bronce, un torreón de hierro con reflectores.

El 9 de mayo de 1902, inició la operación del Muelle Municipal de Cabotaje, y con ella, junto al ferrocarril constituyeron el primer enlace intermodal de transporte entre El Oro y Guayas.

El desarrollo agrícola de la Provincia de El Oro, especialmente del banano, dio un nuevo giro a la economía y a la necesidad de nuevos muelles para la transportación marítima a los mercados de ultramar. Entre los años 1964 y 1968, se construye el Muelle de Espigón y sus obras complementarias.

En 1970, se crea Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar para que se encargue de la planificación, administración y operación del Terminal Marítimo de Puerto Bolívar, mediante Decreto Ejecutivo No. 1043 del 28 de diciembre de 1970, firmado por el entonces presidente Constitucional Dr. José María Velasco Ibarra y publicado en el R.O. 147 del 22 de enero de 1971. Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, inicia sus funciones el 18 de marzo de 1971, con personería jurídica y administración propia.

La Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, en términos generales dispuso: Que la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar asuma los créditos, obligaciones, bienes muebles e inmuebles que correspondan a los Terminales Marítimo de Puerto Bolívar. Fue siempre permanente aspiración de la Provincia que Puerto Bolívar, sea un verdadero Puerto Marítimo, semejante a los mejores del país, tanto para facilitar la exportación de una grande y afamada producción bananera, así como factor principal del desarrollo agropecuario, industrial y comercial, promovido precisamente por las comercializaciones del banano con los países del exterior.

En el año 1984, se incrementan las líneas de atraque. El Muelle Antiguo y el nuevo Muelle Marginal de 360 metros de largo, permiten el atraque simultáneo de cuatro naves.

En los años 2011 al 2015 Puerto Bolívar orientó sus acciones para la construcción del Muelle 5, moderno terminal multipropósito de 300 metros por 98 de ancho, con el fin de contar con infraestructura física apropiada para el tráfico de la mercancías y facilitar las transacciones de comercio exterior, frente al reto de operar de manera eficiente el terminal.

El 9 de marzo del 2015, en el marco del Decreto Ejecutivo 582 con el que se aprueba el "Reglamento del Régimen de Colaboración Público Privada", APPB recibió el proyecto de iniciativa privada denominado "Proyecto de Modernización de Puerto Bolívar" de manos de YILPORT HOLDING INC.

Continuando con el procedimiento establecido, se declaró el interés público y la viabilidad del proyecto en mención, ante lo cual, el Presidente de la República dictó el Decreto Ejecutivo 674 para autorizar la delegación de la operatividad del puerto a la empresa privada con carácter de "excepcional".

En junio del 2015, se inició el concurso público destinado a encontrar la mejor oferta para el "DISEÑO, FINANCIAMIENTO, EQUIPAMIENTO, EJECUCIÓN DE OBRAS ADICIONALES, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR".

Una vez analizado todos los componentes financieros, técnicos y legales, en noviembre del 2015, la Comisión Técnica habilitó al oferente YILPORT para que pase a la fase de adjudicación del contrato de gestión delegada.

El 8 de agosto del 2016, se firmó el contrato de gestión delegada entre Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y la Compañía YILPORTECU S.A, mediante la que se otorgó al Gestor Privado la delegación para la prestación y operación de los servicios portuarios y llevar a cabo el *"Diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de la terminal Portuaria de Puerto Bolívar"*.; y, el 1 de marzo del 2017, se firmó el Acta de Toma Física de las instalaciones del área operativa, fecha desde la cual el Gestor Privado opera el Terminal Portuario.

El contrato representa una importante inversión por parte de la empresa privada YILPORTECU S.A, de aproximadamente $ 751´932.791,00. para cumplir con los objetivos de incrementar la productividad del Terminal Marítimo; y, lograr entre otras metas, la dotación de infraestructura, optimizar su capacidad de operatividad bajo estándares mundiales y brindar a los usuarios - clientes, rentabilidad y calidad del servicio prestado.

LINEA HISTORICA DE LA INSTITUCION	
EPOCA REPUBLICANA	PUERTO PILO
AÑO 1869	PUERTO HUAYLA
AÑO 1883	PUERTO BOLIVAR
AÑO 1897	PUERTO MAYOR DE LA REPUBLICA
AÑO 1902	MUELLE DE HIERRO
AÑO 1950	MUELLE AURIFERO
AÑO 1964	TERMINAL MARITIMO 11 DE JULIO (MUELLE DE ESPIGON)
AÑO 1970	AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR - APPB
AÑO 1984	APPB - MUELLE MARGINAL
AÑOS 2011 - 2015	APPB - MUELLE No. 5
AÑO 2016	APPB - YILPORTECU CONTRATO DE GESTION DELEGADA

2.1.1. Ubicación Geográfica:

Localizado en Ecuador, Provincia de El Oro, cantón Machala, parroquia de Puerto Bolívar, a la entrada del canal Santa Rosa, al sur del Golfo de Guayaquil y protegida por la Isla Jambelí. A 4.5 millas náuticas, desde la boya de mar hasta sus muelles, por esta razón no es afectado por el oleaje; y, a 13 millas náuticas de las rutas de tráfico internacional que enlazan el paso del canal de Panamá con el resto del mundo.

Su dirección domiciliaria es: Avenida Bolívar Madero Vargas No. 3102. Su sitio web y dirección electrónica son www.puertobolivar.gob.ec y appb@appb.gob.ec .

2.1.2. Área de Influencia:

Su importante hinterland geográfico y comercial es el sector del austro ecuatoriano, las provincias de El Oro, Loja, Azuay, Cañar y Zamora Chinchipe, así como también el sector más cercano de las provincias del Guayas, Morona Santiago y el sector norte de Perú; puede consolidar su función de *interfase* y generar nuevas áreas de oportunidades para la captación de carga.

El foreland geográfico y comercial, lo constituye la puerta de entrada y salida de un importante flujo comercial hacia y desde los mercados del Asia - Pacífico y la costa oeste de Estados Unidos, Brasil y Sur América; y, a través del Canal de

Panamá, se conecta con países del golfo de México, la costa este de Estados Unidos, Canadá, Europa, los países africanos y del Medio Oriente.

La conexión y área de influencia de Puerto Bolívar a las zonas ya indicadas hay que sumarle los tres puertos estatales más importantes del Ecuador: Guayaquil, Esmeraldas, y Manta; y, los puertos de Paita en Perú y Buenaventura /Aguadulce en Colombia.

El Puerto exporta e importa a países como: Estados Unidos, Canadá, España, Polonia, Bélgica, Rusia, Holanda, Inglaterra, Portugal, Alemania, Italia, Rusia, Siria, Yugoslavia, China, Panamá, Costa Rica, Guatemala.

2.1.3. Competencias, Facultades, Atribuciones y Rol

2.1.3.1. Competencia Institucional:

Su ámbito de competencia es la provisión de servicios portuarios, que principalmente comprenden operaciones previas al atraque o zarpe del buque, los procesos que se efectúan al arribo y zarpe del buque, la manipulación de la mercancía en su paso por el puerto; es decir, las maniobras o movimientos que se realizan en el traslado de las mercancías desde el buque al Puerto y viceversa.

Delegación de la gestión de los Servicios Portuarios prestados en Alianza Público Privado bajo las siguientes modalidades:

.

a) **Servicios delegados al Gestor Privado – YILPORTECU S.A:**
Prestadores de Servicios a la carga, que comprenden los Servicios Obligatorios y los Servicios Facultativos

Servicios Obligatorios.- Uso de facilidades de acceso, fondeadero, muelle por los buques, transferencia de contenedores llenos, vacíos, transferencia de carga general, de banano, al granel, almacenamiento de contenedores llenos, vacios, de carga general, carga contenerizada, pesaje vehículo, porteo, uso de instalaciones, entre otros; y;

Servicios Facultativos.- que constituyen cualquier servicio portuario por fuera de los Servicios Obligatorios, que el Gestor Privado pueda suministrar con previa autorización de la Entidad Delegante, mismos que durante la operación, deben cumplir con estándares de eficiencia, regularidad y calidad.

b) **Servicios Portuarios a cargo de la Entidad – APPB**
Aspectos relacionados a los Servicios Portuarios al Buque, prestadores de servicios de remolques, prácticos y lanchas; y, Empresas de Servicios Conexos, con servicios logísticos, como aprovisionamiento de agua, víveres y desalojo de desperdicios; cuya prestación puede ser directa e indirecta, a través de personas naturales y/o jurídicas autorizadas; en el caso de los indirectos mediante otorgamiento de “Permisos de Operación” a Empresas

Operadoras Portuarias de Buque y Servicios Conexos que atenderán la demanda que se generará en torno a las operaciones portuarias.

2.1.3.2. Facultades:

En el marco de la delegación de los servicios portuarios, APPB tiene como facultad regular, fiscalizar y controlar el cumplimiento del contrato de gestión delegada, en materia de obligaciones, procesos operativos, financieros, de seguridad, prestación de servicios, pagos de retribución económica, inversiones obligatorias y optativas, indicadores de rendimiento de las operaciones y proyectos de apoyo a la comunidad. Así como también, administrar, regular y controlar la prestación de servicios a cargo de la entidad no delegados, el mantenimiento de los muelles externos y el manejo del área administrativa de la Entidad.

2.1.3.3. Atribuciones:

De conformidad con lo prescrito en el artículo 6 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario, son atribuciones de las Autoridades Portuarias, en sus respectivas jurisdicciones, las siguientes:

a) Utilizar y asignar el uso de los servicios y de las facilidades de los puertos.
b) Coordinar y regular las operaciones de dichos servicios y facilidades
c) Establecer el régimen administrativo y de control del servicio portuario
d) Aplicar las leyes portuarias y reglamentos referentes al uso de los servicios y facilidades. Los manuales y reglamentos correspondientes, serán aprobados de conformidad con lo que dispone al respecto la Ley General de Puertos.

e) Recaudar las tasas relativas a los servicios que prestan de conformidad con el Reglamento tarifario y someter a consideración del Consejo Nacional de la Marian Mercante y Puertos, las reformas que fueren necesarias.

De conformidad con lo estipulado en el artículo 12 de la Ley citada, el Gerente de las Autoridades Portuarias es el principal ejecutivo de la Entidad, y será su representante legal.

2.1.3.4. Rol:

- Ser un punto de interconexión modal y un importante elemento dentro de la cadena logística de producción, transporte, distribución y comercio mundial, tendiente a facilitar el logro de economías de escala; se constituye en una fuente generadora de empleos.

- Garantizar la seguridad para el arribo de los buques durante la estadía, operación y al salir del terminal, así como proporcionar las instalaciones y equipos necesarios para la atención a los buques en el fondeo, arribo, carga y descarga de las mercancías que se movilizan a través del Terminal Marítimo.

2.2. Diagnóstico Institucional

2.2.1. Planificación

La planificación es el proceso que utiliza la administración pública para determinar el curso de las acciones y decisiones en tiempo presente y, establecer un rumbo a los acontecimientos del futuro en el corto, mediano y largo plazo. La planificación se puede definir como el diseño de una hoja de ruta que permite construir un futuro deseado, en concordancia con las prioridades nacionales y políticas.

El Plan Maestro y el Plan Estratégico reformulados, concebidos en un horizonte del 2009 al 2025, cuya acta de recepción única del Contrato fue suscrita el 23 de octubre de 2009; y, el Informe de "Consolidación de la Planificación Estratégica para el año 2012 y 2013", emitido con Oficio APPB-UCG-155/2012, el 17 de diciembre de 2012, definen que los Elementos Orientadores de Planificación cargadas en sistema Gobierno Por Resultado (GPR), debían mantenerse e incorporarse en forma homogénea en el programa Sistema Integrado de Planificación e Inversión Pública (SIPeIP) de la Secretaría Nacional de planificación.

La gestión del servicio portuario al ser delegada a la Empresa YILPORTECU en alianza público privada, modificó el modelo de gestión en la prestación del servicio y la estructura orgánica de la entidad

Ante tal contexto, y un nuevo Plan de Desarrollo, es necesario actualizar su planificación estratégica, tomando en cuenta los aspectos antes mencionados por el impacto que esto ocasiona en la administración de la entidad, en el negocio y en el entorno portuario.

Los Planes Operativos Anuales se consolidan basado en las necesidades actuales de la Institución, considerando el nivel de Controlador de la Alianza Público Privada y el manejo del área administrativa y muelles externos.

Planes alineados al Plan Nacional de Desarrollo, Política Pública y a las regulaciones legales que rigen a todas las Instituciones del Sector Público.

Anualmente a través de los sistemas GPR y SIPeIP, se actualiza la planificación estratégica a nivel de indicadores y metas; se construye y se actualiza la planificación operativa, en el marco de lo estipulado en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, su Reglamento de aplicación y las directrices que emite la Secretaria Nacional de Planificación, mismos que son validados por este Organismo a través de los sistemas citados.

El seguimiento y evaluación del cumplimiento de los objetivos estratégicos a nivel institucional a cargo de la Gestión de Planificación, se realizan trimestralmente a través del SIPeIP de los cuales se emiten informes que son reportados a la Secretaría Nacional de Planificación a través de Gerencia General; y, el monitoreo de los niveles de ejecución y los resultados en cumplimiento de los objetivos operativos por cada unidad administrativa que conforma la estructura de APPB, se lo efectúa mensualmente en base a información registrada del sistema GPR; cuyos resultados se plasman en informes de seguimiento que permiten evaluar la eficacia y eficiencia de las gestión institucional, y orientan a la toma de decisiones oportunas para el cumplimiento de las metas propuestas durante un ejercicio económico.

A la Unidad de Control de Gestión se le asignó el rol de Gestión de Planificación, asesora de la Gerencia General y de las unidades agregadoras de valor y unidades de asesoría y apoyo, que son los ejecutores de los planes, proyectos, actividades y responsables de los presupuestos asignados. Sin embargo, esta Unidad no cuenta con suficiente personal para el desarrollo eficiente y efectivo de todas las atribuciones y responsabilidades que por normativa le competen, como planificación, seguimiento, simplificación de trámites administativos y supervisar cumplimiento de norma para mejora continua de los procesos; productos que han sido incorporados sin que haya cambios en la estructura funcional, atribuciones y responsabilidades de la unidad y sin incorporar personal que contribuya al desarrollo y ejecución de todas las competencias de la unidad.

2.2.2. Evolución del Presupuesto Institucional

Dentro de los cumplimiento contractuales que obligan al privado a retribuir a la Entidad Delegante como parte de sus compromisos por haber recibido los Servicios Portuarios Delegados, están el pago del Canon mensual, uno por concepto de la Delegación del Servicio Público (Canon Fijo) y otro por concepto de carga movilizada en un mes (Canon Variable).

Para cumplir con los objetivos trazados nos ajustamos al contenido de la planificación, concretando las metas propuestas por la Entidad, en función del contenido del Contrato de Gestión Delegada.

En el siguiente cuadro se aprecia la evolución del presupuesto de ingresos y los montos recaudados por concepto de canon fijo y canon variable, así como también la ejecución del presupuesto de gastos en el periodo del 2017 al 2021, por su naturaleza económica, que evidencia la utilización de los recursos asignados por gastos corrientes, de capital, de inversión y otros pasivos.

EVOLUCIÓN DEL PRESUPUESTO INSTITUCIONAL ESTADOS DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA En dólares Americanos					
CONCEPTO	**AÑO 2017**	**AÑO 2018**	**AÑO 2019**	**AÑO 2020**	**AÑO 2021**
INGRESOS	**7.789.181,11**	**6.236.695,16**	**5.776.102,23**	**5.850.440,02**	**6.151.557,44**
Ingresos por Delegación	4.203.836,78	5.627.060,06	5.698.166,19	5.771.836,59	6.069.427,88
Canon fijo	2.999.999,97	4.007.500,01	4.042.782,00	4.087.760,19	4.105.874,10
Canon Variable	1.203.836,81	1.619.560,05	1.655.384,19	1.684.076,40	1.963.553,78
Tasas Portuarias	3.311.032,45	565.944,20	41.006,66	33.824,29	26.185,14
Renta de Inversiones y Otros	274.311,88	43.690,90	36.929,38	44.779,14	55.944,42
GASTOS	**3.142.132,07**	**2.693.298,50**	**1.963.794,52**	**1.968.504,92**	**3.666.415,85**
Gastos Corrientes	3.094.225,67	2.693.275,20	1.837.206,87	1.390.188,54	3.634.516,63
Gastos de Capital	12.128,94	-	7.759,20	-	-
Otros Pasivos	35.777,46	23,30	12.923,45	-	31.899,22
Gastos de Inversión	-	-	105.905,00	578.316,38	-
RESULTADO DEL EJERCICIO	**4.647.049,04**	**3.543.396,66**	**3.812.307,71**	**3.881.935,10**	**2.485.141,59**
Gestor Privado: Operó desde el 01-03/2017					

En el periodo del 2017 al 2020, se obtuvo un promedio de ejecución del gasto del 96.09 % en relación a los montos codificados; al 31 de diciembre del 2021, las cedulas presupuestarias de gastos reflejan una ejecución del 77.80 %, por ejecución del gasto de personal, adquisición de bienes, prestación de servicios, ejecución y mantenimiento de obras y ejecución de Transferencias Corrientes.

Desde que se iniciaron las operaciones en Alianza Público Privada, hasta el 31 de diciembre del 2021, periodo del análisis, se determina que los Ingresos Corrientes tienen la capacidad de financiar los gastos corrientes de la Entidad; obteniendo resultados positivos que fueron depositados en cuentas del Ministerio de Economía y Finanzas.

2.2.3. Estructura Organizacional

El Orgánico Estructural, de Personal y Manual de Funciones, aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, data del 01 de agosto de 1998; y, el proceso de implementación del Sistema de Gestión Ambiental y de Calidad en aplicación de las Normas ISO, se realizó en el 2011, en el que se identificó una estructura orgánica básica alineada a la misión institucional.

A partir del año 2016, con la Alianza público privada, el MTOP y SPTMYF, iniciaron el Fortalecimiento Portuario Nacional, que contempló el proyecto de reestructuación organizacional, mapa de procesos y modelo de Gestión Portuaria, cuyo proceso lo efectúo con la coordinación de la Gerencia General y el apoyo de la Unidad de Administración de Talento Humano

Con la suscripción del contrato denominado "Diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de la terminal portuaria de Puerto Bolívar", la facultad de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se encuentra enmarcado en el control de la Alianza Público Privada, por lo que en su proceso de reestructuración se consideró éste modelo de gestión, y en ese escenario los componentes de sostenibilidad de su competencia legal.

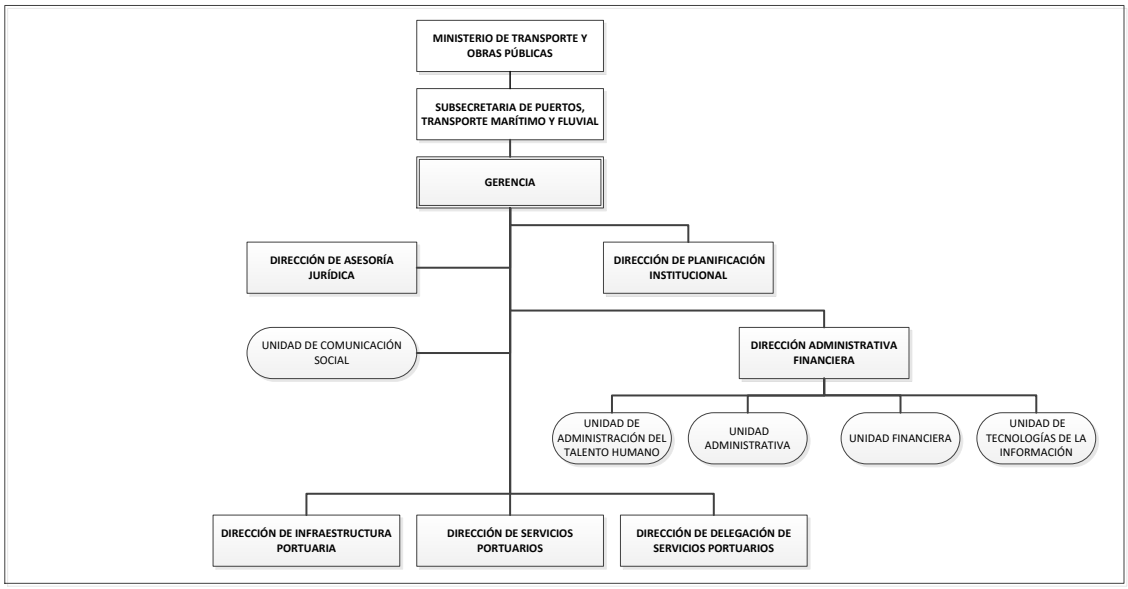
Mediante oficio Nro. MDT-SES-2018-0059 de fecha 3 de julio del 2018, el Ministerio del Trabajo, a través del Subsecretario de Empleos y Salarios, emitió la aprobación de la Estructura de Arranque correspondientes a las Autoridades Portuarias de Esmeraldas, Guayaquil, Manta y Puerto Bolívar.

Con memorando Nro. MTOP-SPTM-2018-2221-ME del 12 de diciembre del 2018, el Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial validó y emitió la Cadena de Valor y el Mapa de procesos como insumos que constarán en los Estatutos Orgánicos de Gestión Organizacional por Procesos de las Autoridades Portuarias de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar para que sea validada y aprobada por las entidades de control.

Con Oficio No. MDT-VSP-2019-0247 del 12 de septiembre del 2019, el Viceministro de Servicio Público remitió al Viceministro del Ministerio de Finanzas, la solicitud de dictamen presupuestario para el diseño e implementación de la Estructura Institucional.

a) Cadena de Valor

b) Estructura de Arranque.



2.2.3.1 Propuesta de Estructura Orgánica

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar continuando con el proceso de fortalecimiento institucional, ha incorportado a su gestión los procesos de infraestructura y servicios portuarios y delegación de servicios portuarios.

El contrato de delegación con YILPORT obliga a la entidad a ejercer un control eficiente sobre el gestor privado, en el aspecto legal, técnico, operativo y económico que conlleve al cumplimiento de las cláusulas contractuales.

Los fundamentos técnicos y legales para considerar en su estructura orgánica y funcional estos procesos como direcciones responde a la necesidad de cumplir con la política gubernamental de delegación y la obligatoriedad de efectuar el control del cumplimiento de las cláusulas contractuales contenidas en el contrato de delegación de servicios portuarios, así como el de ejercer la operación de facilidades propias que dan servicios a la carga que transita dentro y fuera de los limites nacionales.

Con Oficio No. MDT-DADO-2021-0103-O del 05 de agosto del 2021 el Ministerio de Trabajo designó al Analista que asesoró a la Entidad para plantear la nueva estructura

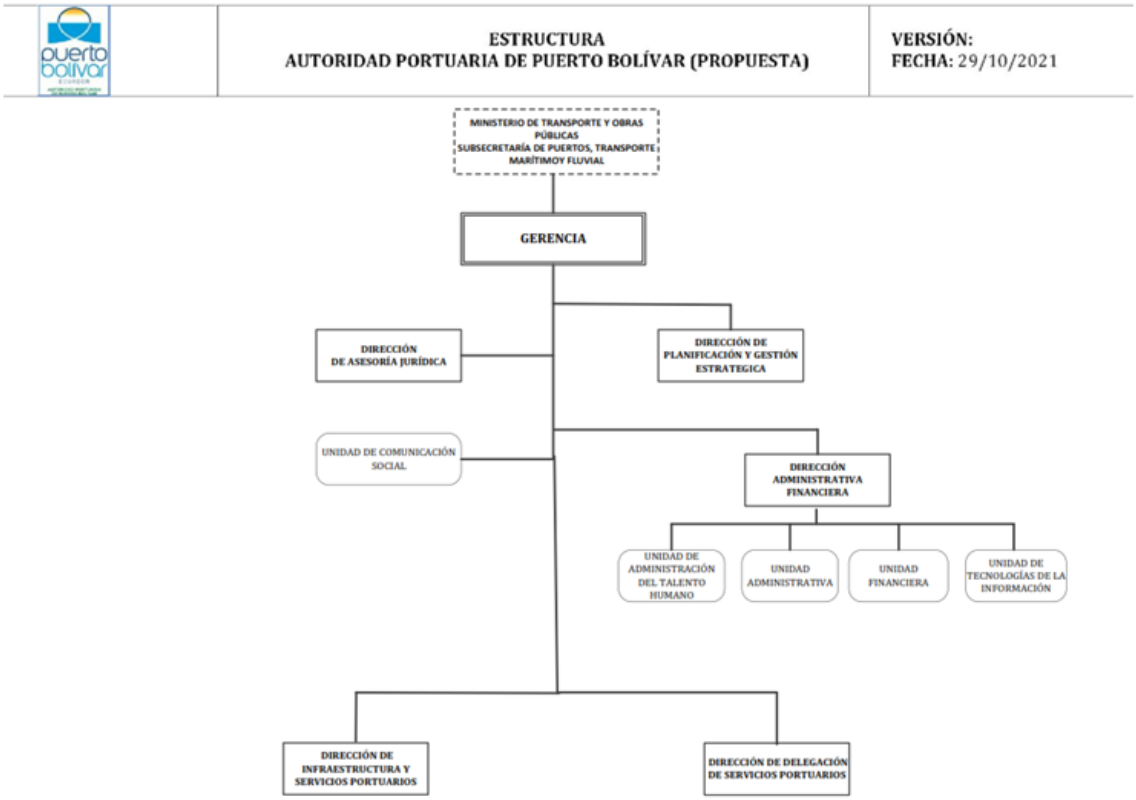
Con Oficio No. APPB-APPB-0435-O del 06 de octubre del 2021, Gerencia General solicitó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la validación y aprobación de instrumentos de Gestión Institucional, con la Estructura Propuesta y el Costo Referencial de la Estructura, al que se adjuntó el Informe Técnico de la Unidad de Talento Humano No. 033/2021 emitido con Memorando No. PATH-2021-0318-M del

28 de septiembre del 2021 y el Informe Jurídico No. 003/2021, emitido con Memorando No. UAJ-PU 2021-0126, del 30 de septiembre del 2021.

En apego a las restricciones presupuestarias, disposiciones legales y necesidad institucional, la entidad prioriza el requerimiento para solicitar la aprobación de creación de cinco (5) direcciones de nivel jerárquico superior

a) Cadena de Valor

b) Estructura de Arranque, propuesta



Con el fin de lograr los planes y objetivos Institucionales y facilitar la coordinación institucional, se han generado los actos normativos garantizando la operatividad y optimizando el talento humano a través de Resoluciones Administrativas, fortaleciéndose así los procesos adjetivos de apoyo y sustantivos, creándose las gestiones internas de Control de la Delegación de Servicios Portuarios y Gestión de Servicios Portuarios.

El estatuto orgánico de gestión organizacional por procesos y estructura organizacional ajustados a la necesidad institucional; manual de funciones actualizado y planificación de talento humano; constituyen las herramientas base para registrar la información en los instrumentos técnicos denominados: Plantilla de Talento Humano y Plan de Optimización y Racionalización del Talento Humano, que permitirán identificar técnicamente las brechas de personal que necesita la Entidad.

2.2.4 Talento Humano

Dentro de la estructura organizacional, las diferentes unidades administrativas están conformadas con personal con capacidades y competencias para la ejecución de las funciones y roles asignados

Al inicio de operaciones de la Empresa-Delegataria YILPORT a febrero del 2017, la entidad contaba con 89 servidores; desde esa fecha hasta diciembre de 2020 se han presentado las figuras de renuncia, jubilación, fallecimiento y supresión de puestos; a diciembre de 2021 mantenemos una plantilla de 42 personas de conformidad a informe de Unidad de Talento Humano, estructurados de la siguiente manera:

TOTAL PUESTOS	**42**
PROPORCION 70/30	
SUSTANTIVO	35.71
ADJETIVO	64.29
20 % CONTRATOS OCASIONALES	
1	2.38
CAPACIDADES ESPECIALES	
3	7.14
% DE REGIMEN LABORAL	
CÓDIGO DE TRABAJO	30.95
LOSEP	69.05
% DE PARTICIPACIÓN	
FEMENINO	47.62
MASCULINO	52.38

No obstante, al no contar con la planificación de personal, en el que se considera el análisis de carga laboral no se ha podido determinar técnicamente la real necesidad de puestos de trabajo institucionales, más aún cuando estamos operando en una Alianza Público Privada que requiere del control en el aspecto legal, técnico, operativo y económico que conlleve al cumplimiento de las cláusulas estipuladas en el Contrato de Gestión Privada..

La Unidad de Administración del Talento Humano tiene como objetivo, aplicar las políticas y procedimientos de selección, capacitación y manejo de personal, así como también incorporar enfoques de igualdad, de género, étnico-cultural, de discapacidad y movilidad y principalmente realizar la planificación anual del personal de la Entidad.

Es imprescindible un esquema básico de gobernanza para mantener la cadena de mando y asignación adecuada de atribuciones y responsabilidades, con el fin de lograr los objetivos institucionales.

2.2.4.1 Requerimiento de personal

De conformidad a los requerimientos de las unidades administrativas de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, es necesario un personal técnico- especializado para abarcar las actividades relacionadas al cumplimiento de los productos de la Gestión de Control de la Delegación de Servicios Portuarios y Departamento Técnico.

Uno de los objetivos principales de la alianza pública privada es la inversión tanto en obras como en equipamiento, por lo que se torna prioritario contar con servidores profesionales en esta rama, resaltando que en este año se inició la obra construcción del Muelle No. 6 (estudios geotécnicos de suelo y otros complementarios) y todas las áreas de respaldo así como también la puesta en marcha de los equipos STS y RTG para ser ubicados a pie de muelle como en los patios de almacenamiento; igualmente, la instalación del sistema eléctrico y racks reefer para la ampliación de las tomas reefer, que suma una inversión de aproximadamente $ 200´000,000.00 (doscientos millones de dólares) y se debe contar con el personal profesional que efectúe el control y seguimiento del cumplimiento de las especificaciones técnicas de cada uno de los items ofertados en el proceso precontractual y contractual de la alianza pública privada. Estos requerimientos de personal no han podido ser atendidos por razones presupuestarias.

2.2.5. Tecnologías de la Información y Comunicaciones

La entidad dispone de los sistemas de Gestión Portuaria y de Contabilidad Gubernamental, los mismos que por algunos factores no se encuentran operativos en su totalidad, frecuentemente reportan errores y novedades, es decir, los sistemas no están funcional al 100%, por lo que se puede determinar que estos softwares se encuentran obsoletos, ya que no pueden continuar con sus actualizaciones y el respectivo soporte técnico. Adicional, cuenta con el sistema APPB STAT que se encuentra funcionando en su totalidad.

Además, mantiene en su infraestructura tecnológica, computadoras en condiciones obsoletas (la última adquisición se efectúo en el año 2014), las cuales mantienen el sistema operativo Windows 7; versión que desde el año 2020 presentó algunos inconvenientes como los siguientes:

- No dispone de soporte o compatibilidad con drivers, y aplicaciones.
- Se dispone de menor control por parte del usuario respecto a las actualizaciones de Windows y al manejo remoto por parte de la empresa.

El área de Tecnologías de la Información respalda diariamente la información sensible en discos externos portátiles, cuando lo ideal es que los respaldos se los realice a través de la nube o en un centro de datos seguro.

Se dispone de un sistema de seguridad perimetral firewall, cuya licencia caduca el 31 de octubre/2021.

La versión de la base de datos es Oracle 11g, y no se cuenta con el soporte de las aplicaciones que se conectan a la misma, por lo cual se debería empezar a planificar la contratación de nuevas aplicaciones.

Sistemas de Información:

Los sistemas de Gestión Portuaria y de Contabilidad Gubernamental desde hace siete años no han recibido ninguna actualización, modificación y soporte, por lo que se considera que los mismos no son adecuados para las operaciones normales que realiza el personal de la entidad portuaria; así mismo, el sistema de Gestión Portuaria no dispone de los módulos para la ejecución de las actividades que lleva a cabo el personal del área de Gestión de Delegación de Servicios Portuarios.

Hardware.- La entidad cuenta en su hardware de producción para los servidores de terminales con un 94.59% de equipos de cómputo obsoletos. Si consideramos que del total de 60 computadoras operativas con las que se dispone, 56 han concluido su vida útil; no obstante, debido a los mantenimientos preventivos y correctivos que han recibido estos equipos, se ha logrado prolongar su tiempo de vida funcional; sin embargo, actualmente los equipos, presentan problemas operativos y sus partes y piezas ya se encuentran discontinuadas.

Redes.- La red interna se encuentra segmentada, es decir tiene creada una VLAN para cada área de trabajo con la finalidad de contar con una red eficiente, eficaz y segura, con lo cual se puede tener una plena identificación de todos los puntos de red y así lograr una mejor administración de la misma, y exista un dominio de broadcast independiente por cada área de trabajo.

APPB tiene habilitado el sistema de CCTV para monitorear en tiempo real de lo que pasa día a día en la institución.

Firewall y Antivirus.- Respecto a su infraestructura tecnológica, cuenta con una solución de seguridad perimetral, que blinda la red interna, externa y sus activos de información críticos contra los ataques producidos por accesos no autorizados, nuevos virus y amenazas que se encuentran en la red de internet. Con la implementación del Firewall se ha evitado que usuarios de internet no autorizados tengan acceso a la red privada, sistemas de información e intranet.

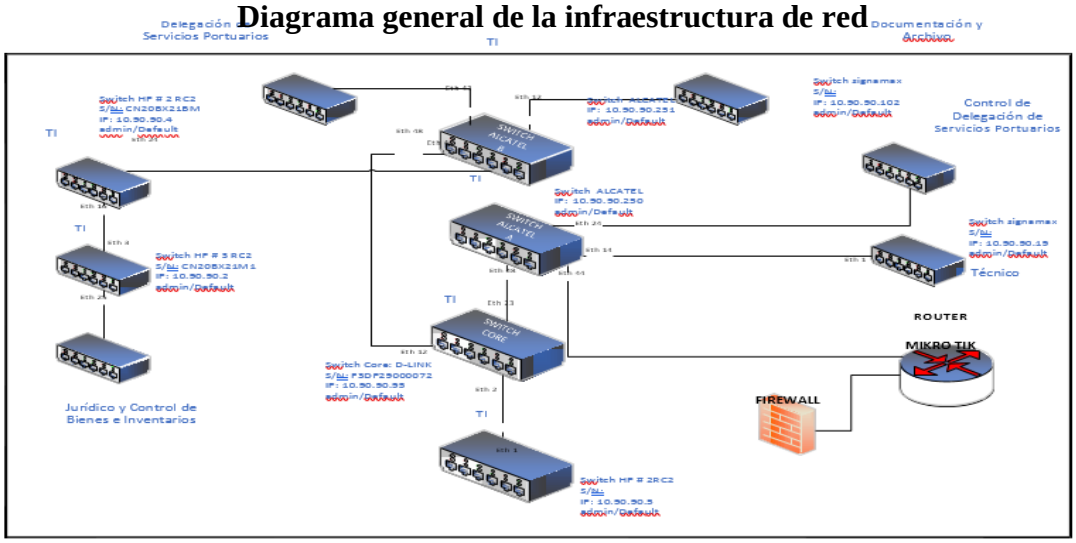
Todos los mensajes que entran o salen a través de la red pasan por el cortafuegos (firewall), el cual examina cada mensaje y bloquea aquellos que no cumplen con los criterios de seguridad específicos, los cuales también se ubicaron en la zona de los servidores de la entidad que deben permanecer accesibles desde la red exterior.

De igual forma, protege sus sistemas contra ataques de virus y malware, con la instalación en todos los equipos el antivirus Sophos, por medio del cual se controlan estas amenazas. Los recursos tecnológicos con los que cuenta la entidad son los siguientes:

RECURSOS TECNOLÓGICOS		
HARDWARE	**CANTIDAD**	**OBSERVACIONES**
Computadoras de escritorio	60	Todas cuentan con sistema operativos licenciados.
Computadoras portátiles	15	Todas cuentan con sistema operativos licenciados.
Impresoras	35	21 impresoras láser, 2 impresoras matriciales, 8 impresoras de inyección a tinta, 4 impresoras copiadoras.
Escáneres	15	Distribuidos en las diferentes áreas de la entidad.
Servidores físicos (Blade)	5	Servidor oracle Linux de Base de Datos Oracle 11G Servidor oracle Linux de Weblogic de Oracle Servidor de dominio principal Servidor de contenidos Servidor de correos
Servidores virtuales	6	VMWARE
UPS 30 kva	1	Sistema de respaldo de energía, ubicado en el área de servidores.
SOFTWARE	**CANTIDAD**	**OBSERVACIONES**
Sophos Antivirus	90	Licencias. instaladas en todos los ordenadores y servidores.
Sophos Firewall	1	Licencias. Sistema de seguridad perimetral.

Windows 7	67	Licencias. instaladas en los ordenadores.
Windows 10	4	Licencias. instaladas en los ordenadores.
Windows XP	3	Licencias. instaladas en los ordenadores.
Microsoft Windows Server Data Center 2012 R2	6	Licencias. instalado en los servidores.
Windows Server 2003	2	Licencias. instalado en los servidores.
Centos x64	3	Se encuentra instalado en los servidores.
Oracle Linux 64	3	Se encuentra instalado en los servidores.
Alcatel Omnivista 4760	1	Central telefónica.
Sistema de Gestión Portuaria	1	Instalado en los equipos del personal del área de Control de Delegación y Financiero.
Sistema de Contabilidad Gubernamental	1	Instalado en los equipos del personal de los Departamentos Financiero y Administrativo.
Sistema de virtualización VMWare	1	Software para virtualización de servidores.
Sistema APPB STATS	1	Software utilizado por el personal del área de Control de Delegación.
Oracle weblogic Server	1	Software weblogic para servicio de aplicaciones.
CANAL DE COMUNICACIÓN		**OBSERVACIONES**
Corporación de Telecomunicaciones CNT		15 Mbps Principal y Backup
CCTV		**OBSERVACIONES**
Cámaras IP	6	Instaladas en diferentes áreas de la entidad.
Cámaras analógicas	2	
GESTIÓN		**OBSERVACIONES**
Sistema de almacenamiento SAN	2	Software de administración y servicio de almacenamiento.

Diagrama general de la infraestructura de red



En tal sentido se necesita realizar un diagnóstico tecnológico profundo, que priorice y solucione la problemática referente a la interoperabilidad de los sistemas existentes entre los usuarios internos y principalmente con los actores externos, enfocados en sistemas que permitan el fácil y eficiente control de las gestiones del Delegatario, ´con prácticos e innovadores sistemas y tecnologías para el fortalecimiento tecnológico de la Entidad Portuaria.

2.2.6 Procesos y Procedimientos

2.2.6.1 Mapa de Procesos.- El mapa de procesos, presenta una visión general del sistema organizacional de la Entidad, alineada a su Misión, y la interrelación de sus procesos gobernantes, agregadores de valor y de asesoría y apoyo.

Gobernantes:

Son aquellos procesos que proporcionan directrices, políticas y planes estratégicos, para la dirección y control de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Sustantivos:

Son aquellos procesos que realizan las actividades esenciales para proveer de los servicios y productos que se ofrece a sus clientes y/o usuarios, los mismos que se enfocan a cumplir con la misión.

Adjetivos:

Son aquellos procesos que proporcionan productos o servicios a los procesos gobernantes y sustantivos, se clasifican en procesos adjetivos de asesoría y de apoyo.

a) **Mapa de Procesos**

2.2.6.2 Procesos de Mejora Continua

Mediante Acuerdo Ministerial Nro. MDT- 2020 – 0111, emitido el 06 de mayo de 2020, el Ministerio del Trabajo expidió la Norma Técnica para la Mejora Continua e Innovación de Procesos y Servicios, en cuyo artículo 1 estipula: .- Del objeto.- La presente norma técnica tiene por objeto establecer lineamientos y procedimientos para la mejora continua e innovación de procesos y servicios en las entidades del Estado.

Mediante Oficio Circular No. APPB-2020-0628-O del 31 de diciembre de 2020, la Entidad remitió al Ministerio de Trabajo, El Informe Técnico de Priorización de Procesos a ser mejorados en el primer y segundo semestre 2021 y de la Matriz DSPI-09.1 de priorización de procesos institucionales, solicitando la validación técnica de los procesos priorizados para el año 2021 en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Mediante Informe Técnico No.MDT-DSPI-2020-0035 del 11 de enero de 2021, remitido con Oficio No. MDT-SCSP-2021-0050-OF del 12 de enero de 2021, la Dirección de Servicios, Procesos e Innovación realizó el análisis técnico a los verificables presentados por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, concluyendo que la fase de priorización y selección reportada por la Entidad cumplió con la verificación metodológica, por lo cual se registró:

Proceso 1: Gestión Interna del Nivel de Servicio de la Delegación
Proceso Sustantivo Priorizado a ser mejorado en el semestre Enero – Junio de 2021.

Proceso 2: Gestión Interna de Inversión de la Delegación
Procesos Sustantivo Priorizado a ser mejorado en el semestre Julio – diciembre de 2021.

El Proceso 1, Gestión Interna del Nivel de Servicio de la Delegación, fue desarrollado por la Entidad y remitido al Ministerio de Trabajo; cuyo Informe Técnico de Verificación de resultados alcanzados en la mejora continua e innovación del proceso sustantivo priorizado en el semestre de Enero – Junio 2021 de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, fue emitido mediante Informe Técnico MDT-DSPI-2021-0195 del 28 de julio del 2021; a la fecha de elaboración del Plan Estratégico el Proceso 2, Gestión Interna de Inversión de la Delegación se encuentra en desarrollo.

2.2.6.3 Simplificación de Trámites Administrativos

La Ley Orgánica para la Optimización y Eficiencia de Trámites Administrativos publicados en Registro Oficial Suplemento 353 de 23 octubre de 2018 establece en Art. 6, "De los planes de simplificación de trámites.- Los planes de simplificación de trámites administrativos deberán ser elaborados por las entidades reguladas por esta ley, en virtud de las políticas, lineamientos, formatos y en los plazos definidos por la entidad rectora".

La Norma Ténica para el Diagnóstico Económico y Criterios de Priorización de Trámites, expedida mediante Acuerdo Ministerial 036-2020 del 30 de diciembre de 2020, en el Artículo 19 señala que una vez que las instituciones hayan subido en la plataforma GOB.EC sus planes de simplificación de trámites cada año, conforme lo establecido en la Ley para la Optimización y Eficiencia de Trámites Administrativos, el ente rector procederá con la revisión del mismo, en caso de no existir observaciones, se generará la aprobación a través de la Plataforma GOB.EC.

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, presentó su Plan de Simplificación de Trámites para el año 2021 a través de la Plataforma GOB.EC. con fecha 15 de enero de 2021; y, una vez que MINTEL realizó la revisión correspondiente, aprobó el plan de simplificación de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar para el año 2021.

Una vez cumplidas todas las etapas del proceso de eliminación de trámites, diagnóstico económico y estrategia aplicada, mediante Oficio No. APPB-APPB-2021-0120-O del 29 de marzo del 2021, y Oficio No. APPB-APPB-2021-0458-O del 29 de octubre del 2021, se reportó al MINTEL, la ejecución del plan de simplificación administrativo de trámites APPB-2021.

3. Análisis situacional

3.1. Análisis de contexto

La nueva visión para los puertos ecuatorianos es su participación activa en el comercio marítimo de la cuenca del Pacífico Sur, con infraestructura, equipamiento y tecnología para responder a los retos motivados por las nuevas condiciones del transporte naviero, desarrollando su capacidad productiva y fomentando así el avance de cada uno de los Puertos, de acuerdo a su verdadera vocación y potencialidades, para poder formar una sólida plataforma logística de servicios.

El Sistema Portuario Ecuatoriano está integrado por los puertos comerciales del estado, los terminales petroleros y los terminales portuarios habilitados, bajo el control de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y la rectoría del Ministerio de Transportes y Obras Públicas; en los cuales se realizan todos los procesos logísticos de movilización de mercancías y prestación de servicios portuarios.

3.1.1. Puertos comerciales del estado ecuatoriano:

La política del Sistema Portuario Nacional es garantizar la prestación del servicio público portuario orientado a facilitar y potenciar el comercio exterior y el cambio de la matriz productiva

.La Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, expedida mediante Decreto Supremo Nº290 del 12 de abril de 1976, publicado en Registro Oficial Nº 67 del 15 de abril de 1976, artículo 1, establece que (…) *Los puertos de la República del Ecuador contarán para su administración, operación y mantenimiento como Autoridades Portuarias, organizadas como entidades de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, y sujetas a las disposiciones de la Ley General de Puertos, de la presente Ley, y a las normas generales o especiales que afecten su vida administrativa*".

Las entidades portuarias estatales destinadas al tráfico internacional de mercancías, a lo largo de la costa ecuatoriana, son cuatro, las mismas que se citan de norte a sur: Autoridad Portuaria de Esmeraldas, Autoridad Portuaria de Manta, Autoridad Portuaria de Guayaquil y Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Histórico del movimiento de carga de trafico internacional en el Sistema Portuario Nacional (Entidades Portuarias Estatales)

CUADRO COMPARATIVO

MOVIMIENTO DE CARGA GENERAL EN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

TONELADAS MÉTRICAS

AÑO 2016-2020

AUTORIDADES PORTUARIAS	AÑOS					TOTAL DE CARGA MOVILIZADA EN EL	% DE PARTICIPACIÓ
	2016	2017	2018	2019	2020		
AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS	719.910,44	581.248,97	546.241,00	351.248,00	195.090,00	2.393.738,41	4%
AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA	622.744,00	784.776,00	904.765,00	921.227,00	855.364,00	4.088.876,00	6%
AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL	12.092.794,01	8.699.339,98	8.517.310,45	9.195.937,81	10.685.051,78	49.190.434,03	76%
AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR	1.731.472,00	1.617.712,03	1.692.132,23	1.849.655,02	1.968.627,58	8.859.598,86	14%
TOTAL	**15.166.920,45**	**11.683.076,98**	**11.660.448,68**	**12.318.067,83**	**13.704.133,36**	**64.532.647,30**	**100,00**

Como se puede observar en el cuadro comparativo precedente, Autoridad Portuaria de Guayaquil en los últimos 5 años, tiene mayor porcentaje de participación seguido por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolivar en el movimiento de carga general.

Autoridad Portuaria de Esmeraldas.- Puerto operador de titularidad estatal, prestador de servicios directamente a la carga y almacenamiento, con apoyo de operadores de servicios portuarios privados. Ejerce jurisdicción y es responsable de la administración, mantenimiento, explotación y desarrollo del puerto comercial de Esmeraldas. A través de este Puerto, se moviliza principalmente madera, aceite de palma y vehículos.

Actualmente, Autoridad Portuaria de Esmeraldas está enfocada en posicionarse como el principal puerto de comercialización de carga originaria, que tiene como destino el sur de Colombia y norte del Ecuador, para lo cual fortalecerá su gestión en la atención al comercio exterior y en fortalecimiento de la infraestructura portuaria

Autoridad Portuaria de Manta.- Puerto concesionado al Grupo AGUNSA, cuyo contrato se firmó el 16 de diciembre del 2016; y, el 1 de marzo del 2017, se realizó la toma física del Terminal Internacional del Puerto de Manta, fecha desde la cual el Gestor Privado opera el Terminal Marítimo Portuario. A través de este Puerto se moviliza carga como pescado, atún, vehículos.

Autoridad Portuaria de Guayaquil.- Las terminales se encuentran concesionadas a operadores privados de alta especialización bajo la supervisión de Autoridad Portuaria de Guayaquil.

- Terminal de Graneles y Multipropósito: Concesionado a la empresa ANDIPUERTO Guayaquil S.A. encargada del manejo principalmente de graneles.
- Terminal de Contenedores y Multipropósito: Concesionada a la empresa CONTECON Guayaquil S.A, encargada principalmente al manejo de contenedores.

Por este Puerto se moviliza banano, plátano, camarones, langostinos, maderas, café, y carga general.

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.- Con fecha 8 de agosto del 2016, se firmó el Contrato de Gestión Delegada con la Compañía YILPORTECU S.A.; y, el 1 de marzo del 2017, se firmó el Acta de Toma Física de las instalaciones de área operativa, fecha desde la cual el Gestor Privado inició las operaciones en este Puerto.

A continuación, se han identificado en Alianza Público Privada, las oportunidades de mercado, acciones a llevar a cabo dentro de Puerto Bolívar o acciones externas al Puerto / de mercado.

a. Oportunidades del mercado para Puerto Bolívar

1. Convertirse en el Puerto de referencia de los centros de producción de banano.-
2. Desarrollarse como Hub Regional para transbordo marítimo
3. Competir con Guayaquil y Posorja por los tráficos de importación de contenedores
4. Posicionarse como Puerto clave para la importación de cereales, cemento y otros graneles sucios y líquidos
5. Potenciar las relaciones comerciales

b. Oportunidades en Puerto Bolívar

1. Adecuación de los calados para servir los buques más grandes que operan en la región
2. Modernización de los equipamientos
3. Adecuación de los sistemas de información
4. Adecuación de los accesos del Puerto

c. Acciones exteriores

1. Mejora de la red de transportes
2. Desarrollo de la Región fronteriza Perú – Ecuador.

3.1.2. Politico

El Gobierno del presidente Guillermo Lasso ha comprometido sus esfuerzos para enfrentar la difícil situación en la que se encuentra el país, realineando la política del Ecuador en el 2021 en temas como la lucha contra la corrupción, contra el narcotráfico, la reactivación económica y productiva, reducción de la desnutrición crónica infantil, la

erradicación de la pobreza y el desempleo; y, principalmente en sus inicios de gobierno impulsando y aplicando el agresivo plan de vacunación contra el virus COVID 19 y sus variantes, que constituye su principal riesgo, mismo que afecta a temas como la seguridad nacional de los ciudadanos, la competencia internacional, el acceso a la atención de la salud y la justicia social.

En cuanto a lo Política Exterior, el Gobierno Nacional desde sus inicios ha estado abierto al diálogo con todos los Gobiernos que estén dispuestos a apoyar al Ecuador, como China que facilitó al país el 62% de las vacunas para el plan de vacunación 9/100, así como la intención de negociar un tratado de libre comercio con el gigante asiático, y la reestructuración de la deuda. Sin descartar la posibilidad de establecer un laboratorio para fabricar vacunas, con el objeto de atender al mercado regional.

El Gobierno Nacional a través de la Secretaría Nacional de Planificación construyó el Plan Nacional de Desarrollo denominado "Plan de Creación de Oportunidades 2021 - 2025". Plan que constituye la máxima directriz política y administrativa para el diseño y aplicación de la política pública, a través del cual el Gobierno Nacional ejecutará las propuestas presentadas en el Plan de Gobierno, mismo que se estructura en 5 ejes programáticos, económico, social, seguridad integral, transición ecológica e institucional, mediante los que busca orientar, coordinar y gestionar acciones para la solución de los problemas de los diferentes sectores del país.

El desarrollo del Terminal Portuario de Puerto Bolívar, está articulado al desarrollo del comercio exterior y los tráficos logísticos marítimos del sector portuario a nivel nacional. Así como también supeditado a las acciones que en torno al cumplimiento del contrato de Delegación gestione el Gestor Privado para la prestación del servicio portuario que permita cubrir la demanda por parte de exportadores e importadores de la región.

3.1.3. Económico

Otro aspecto clave en la gestión de la crisis ha sido la política económica y comercial, cuyas medidas para la recuperación y reactivación de la economía exigió fuertes decisiones económicas, aplicadas a través de la "Ley creando oportunidades", misma que se encuentra en ejecución.

De acuerdo a la visión del Gobierno Ecuatoriano, impulsará el libre comercio, la privatización y la desregulación económica, así como la inversión, que constituye una importante fuente de recursos que generará productividad y empleo en el país.

Se abren oportunidades de negocio y se generan espacios para atraer inversiones internacional y local, tanto de proyectos públicos como iniciativas privadas en Concesiones o Alianzas Público Privadas en campos como el inmobiliario, generación de energías renovables y en el de agroexportación que posibilitará la firma de convenios potenciales en tierras agrícolas del Ecuador e impulsará la firma de nuevos acuerdos

comerciales para formentar las exportaciones e importaciones y mejorar la competitividad.

Estados Unidos, Asia y Europa son los mercados donde se ubican la mayor parte de consumidores de las exportaciones ecuatorianas, de conformidad al último reporte estadístico de comercio exterior emitido por la Federación Ecuatoriana de Exportadores (Fedexpor), entre enero y septiembre del 2021, entre los principales productos de exportación se encuentran el camarón con destino principalmente a China, el cual tuvo un crecimiento del 32 % respecto del 2020 y el Banano y plátano con destino principalmente a Estados Unidos y la Unión Europea, el cual en el mismo periodo registró un decrecimiento del 9 %

En el ámbito no tradicional, el rubro de enlatados de pescado presenta un crecimiento del 9 %. Mientras que, por otra parte, la madera y sus elaborados decrecieron en -28 % durante el mismo periodo..

El Gobierno ha planteado una agenda comercial agresiva, se pretende que se cumpla y se concreten los acuerdos con Estados Unidos, China, Rusia, Canadá, y Centroamérica, lo que impulsará el comercio exterior.

En los últimos meses del 2021, el Gobierno presentó a la Asamblea Nacional, reformas urgentes de carácter tributario, económico y laborales, mismas que contemplan acciones concretas que permitirán cambiar el escenario socio – económico del país.

En su calidad de entidad delegante, Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar desde el 8 de agosto de 2016, mantiene con el gestor privado, bajo la modalidad de Alianza Público Privada, Contrato de Gestión Delegada para el *"Diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de la terminal portuaria de Puerto Bolívar"*, por un valor de USD. 750.164.403,71 en 5 fases, financiados por parte del inversionista extranjero, con un plazo ordinario de ejecución de 50 años, contados a partir de la suscripción del contrato, por la propia cuenta y riesgo del gestor privado.

Los justificativos legales para el cobro de dichos ingresos están amparados en el referido Contrato de Delegación, que en su Cláusula Septuagésima Cuarta estipula que el único ingreso, como retribución que percibirá la Entidad Delegante durante todo el tiempo de la delegación serán los canon fijo y variable especificando sus valores y naturaleza en dicha cláusula contractural.

Además, percibe ingresos por la utilización de Muelle de Cabotaje por empresas de remolques por el atraque de estas naves, y otros conceptos como el arrendamiento de bienes inmuebles en el área dministrativa.

Los recursos para el desarrollo de las acciones, programas y proyectos que le permitirán cumplir con lo establecido en las políticas nacionales y sectoriales, así como la capacidad de cumplir con las obligaciones institucionales provienen de la Gestión en

Alianza Público y Privada, cuyos recursos son depositados mensualmente en la Cuenta Única del Tesoro Nacional.

El Gestor Privado, ejecuta los Proyectos de Inversión contemplados en el Contrato de Gestión Delegada; y, para cumplir con las obligaciones institucionales la Entidad está sujeta a los montos que asigna anualmente el Ministerio de Economía y Finanzas para su ejecución.

Cabe señalar que adicionalmente, en la "Ley de Desarrollo de Puerto Bolívar" reformada el 8 de marzo de 2021 publicada en el Registro Oficial No. 405 en su artículo 1 estipula que "Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar transferirá el cincuenta por ciento (50%) de sus ingresos totales a favor del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Machala y del Gobierno Autónomo Descentralizado de El Oro, la Transferencia será directa en el porcentaje del setenta por ciento (70%) para el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Machala y el treinta por ciento (30%) para el Gobierno Autónomo Descentralizado de El Oro. La liquidación y transferencia se realizará de manera cuatrimestral"

3.1.4.- Socio – Cultural

Los Servicios Portuarios que presta el Terminal de Puerto Bolívar en Alianza Público Privada constituyen un generador de fuentes de empleo, toda vez que principalmente para el movimiento de la carga en Puerto, se contratan trabajadores del sector de la ciudad Porteña, y se mantiene contratos con los transportistas y Operadores Portuarios de Carga de la zona. Así como también la relación comercial con los proveedores de diferentes insumos para el Gestor Privado.

Bajo éste contexto, en el Terminal Portuario laboran aproximadamente 2.000 personas de diferente clases étnicas, edades, nivel de estudio, entre habitantes del sector, transportistas y proveedores de la zona. Esto contribuye ha disminuir el índice de desempleo a nivel local y nacional y consecuentemente la dinamización de la economía de la región, lo que también aporta al cumplimiento de los Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo

Por otro lado la estructura orgánica institucional para la Gestión Administrativa y el Control de la Gestión Privada, está constituída por 45 personas con diversas edades, nivel de estudio, género, discapacidad y movilidad, que comparte una cultura similar (creencias, valores y comportamientos) y que ha asumido el esfuerzo de la Entidad para cultivar la convivencia y la colaboración desde el respeto por parte de todos, enfoques que han logrado que su cultura organizacional haya fortalecido los lazos de identidad entre tres de los actores principales: equipo de trabajo de la entidad, usuarios externos y ciudadanía en general; proyectando estabilidad y elevando los niveles de calidad en cada actividad, con una eficiente atención y pronta gestión, acorde a su misión, visión y valores.

3.1.5.- Tecnológico

Las innovaciones tecnológicas constantes en la administración pública originan cambios en las estructuras informáticas, por lo que a nivel institucional se ha identificado las siguientes necesidades que se pueden solventar e implementar:

- Readecuación del data center: Rediseñar la adecuación del data center de la entidad, que contemple las mejores prácticas disponibles en el mercado para los sistemas de energía, iluminación, aire acondicionado, monitoreo, alarmas, seguridad, detección y extinción de incendios, sistema de control de acceso, y sistema de cableado.
- Tecnología en la nube: Ofrecer mayor agilidad, seguridad, escalabilidad, facilidad de acceso y gestión.
- Hardware con tecnología actual: Adquirir computadoras de escritorio, computadoras portátiles, proyectores, central telefónica, teléfonos ip, en virtud que con los que cuenta actualmente la entidad, se encuentran obsoletos y con problemas operativos.
- Requerimientos de mejoras con respecto al desarrollo, actualización, asistencia técnica y soporte de sistemas informáticos, con el fin de conocer y poder implementar acciones sujetas a las necesidades reales de cada área: Disponer de sistemas de información acordes a la estructura actual de la entidad.

3.1.6.- Delegatario

El Contrato de delegación obliga al Gestor Privado YILPORTECU S.A. por su propia cuenta y riesgo, a prestar los servicios públicos portuarios mediante la realización de inversiones y obras necesarias a cambio de la recaudación de tarifas portuarias con la expectativa de recibir ganancias razonables por sus inversiones y trabajo; y, que como contraprestación por todos los derechos otorgados entregará a Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, una retribución económica compuesto de un canon fijo y un canon variable, pagaderos mensualmente al mismo tiempo.

El contrato estará vigente durante un plazo ordinario de 50 años, contado desde la fecha de suscripción del contrato, a excepción de que se produzca una suspensión del mismo o una terminación anticipada. El término ordinario podrá extenderse un periodo adicional de 10 años si se dá el evento de activación de la Fase V de expansión de la TPPB.

YILPORTECU como operador privado de Puerto Bolívar ha planificado la transición de este Puerto que tiene un papel secundario en la actualidad, para convertirlo en un referente de la zona, captando no solo los tráficos de banano sino siendo también capaz de manipular grandes volúmenes de otros tipos de carga general y contenerizada.

Fases establecidas en el Contrato para el desarrollo del Terminal Marítimo

Las infraestructuras e instalaciones se desplegaran de forma faseada, de manera progresiva a la demanda y en función de los hitos descritos en el contrato de Alianza Público Privada, que son: Inversión total proyectada por fases, que realizará

YILPORTECU, a lo largo de la delegación, tanto en obra civil como en inversiones en equipos. Actualmente se está cumpliendo el Plan de implementación de la primera fase correspondiente al periodo plurianual **2017 - 2022** y sus respectivas etapas.

Fase 1: La primera fase de desarrollo tiene como objetivo reforzar la capacidad operativa actual adquiriendo nuevos equipos de muelle y patio, nuevos sistemas informáticos y mejorando los procesos y el desarrollo de nueva longitud de muelle y patios de almacenaje. En el caso de contenedores, la terminal tendría una capacidad anual de 600 000 TEU´s.

El Gestor Privado dentro de su Plan de Modernización y expansión de la Terminal Marítima de Puerto Bolívar, en su primera fase planificó una inversión de USD. 299´870.090,00, de los que en el periodo del 2017 al 2021, se han ejecutado USD. 105´617.270,50 que representa el 35.22 %, correspondiente a Desarrollo de Proyectos, Dragado e Infraestructura, y a inversión en Superestructura (Nuevos Equipos).

Se detallan un desgloce referente a variables importantes como: Inversiones en Infraestructura y Equipamiento, movimiento de carga, de contenedores, banano, concentrado de cobre y buques, con corte a diciembre del 2021.

Inversión en Infraestructura y Equipamiento, ejecutada en Alianza Público Privada al 2021:

- ✓ Dragado de las áreas anexas a los muelles de APPB a -14 m. de profundidad referidos al MLWS por el monto de USD 16´025.013,65.- Esta actividad se desarrolló durante los años 2017 y 2018; actualmente se cuenta con un calado en las áreas anexas a los muelles 1 y 2 de -10.5 metros de profundidad, en los muelles 3 y 4 un calado de -12.5 m. de profundidad; las áreas anexas al muelle No. 5 una profundidad de -14.50 m.
- ✓ Fiscalización dragado, batimetría, estudio topográfico y licencia ambiental, por el monto de USD. 805.911,03
- ✓ Dragado de canal de acceso al Terminal Portuario a -14.5 m de profundidad referidos al MLWS por el monto de USD. 5´555.047,26
- ✓ Desarrollo de Proyectos: 2017 al 2021 - USD. 1´855.682.80
- ✓ Diseño plan maestro y estudios geotécnicos
- ✓ Investigaciones geotécnicas y actualizaciones del Plan Maestro
- ✓ Estudio de sedimentología
- ✓ Implementación Fase I: Construcción de Muelle No. 6, por el monto de USD. 35´693.404,92
- ✓ Adecuación de Muelle No. 5, por el monto de USD. 889.307,94
- ✓ Fiscalización, supervisión de obras, por el monto de USD. 1´678.533,95
- ✓ Monitoreo Plan Ambiental de Obras por el monto de USD.1´230.178,38
- ✓ Otras Obras menores, por el monto de USD.2´339.099,47
- ✓ Adquisición de Reffer Racks por el monto de USD. 1´239.411,69

- ✓ Cuatro Grúas Móviles STS KONEGRANES (MODELO: GHMK 8410) arribaron el 04 de septiembre del 2019 a la terminal portuaria, por el monto de USD. 7´962.386,21
- ✓ Suministro de rieles para el muelle No. 5, por el monto de USD. 661.718,30
- ✓ Dos Grúas STS, por el monto de USD.12´127.317,76
- ✓ Seis Grúas RTG´S por el monto de USD. 12´651.803,50
- ✓ 39 Plataforma portacontenedores de 45 pies y 36 tractocamiones por el monto de USD. 3´345.645,16
- ✓ Dos Reach Stacker y dos Empty Handler por el monto de USD. 1´556.808,50

Movimiento de carga:

En la siguiente tabla se ha determinado la carga movilizada por Puerto Bolívar desde marzo de 2017 hasta diciembre 2021, de los valores anuales en TM para los tráficos de carga general y en TEU´s para la carga contenerizada.

Tabla No. 1
CARGA GENERAL MOVILIZADA -
TM PERIODO 2017- 2021

MOVIMIENTO DE CARGA GENERAL TM			
AÑO	EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN	TOTAL TM
2017	1.557.204.50	60.507.67	1.617.712.17
2018	1.610.290.50	81.841.73	1.692.132.23
2019	1.807.426.85	42.228.18	1.849.655.03
2020	1.849.821.00	118.807.00	1.968.628.00
2021	2.107.001.00	130.064.00	2.237.065.00
TOTAL	8.931.743,85	433.448.58	9.365.192.43

Fuente: Estadísticas Portuarias

Desde la toma física hasta diciembre del 2021, el Terminal Marítimo de Puerto Bolívar ha movilizado por carga general 9.365.192,43 Toneladas Métricas, de los cuales el 95 % corresponde a carga de exportación y el 5 % a carga de importación.

Tabla No. 2
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES TEU´S
PERIODO 2017- 2021

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES TEU´S				
AÑO	TEU´S IMPORTACION	TEU´S EXPORTACIÓN	TEU´S TRANSFERENCIA	TOTAL TEU'S
2017	42.059	47.105	218	89.382
2018	56.395	57.120	146	113.661
2019	78.581	79.919	8	158.508
2020	106.270	101.509	0	207.779
2021	94.169	98.678	0	192.847
TOTAL	377.474	384.331	372	762.177

Fuente: Estadísticas Portuarias

El total contenedores - TEUS movilizados tanto de importación, exportación y transferencia desde el 2017 al 2021 corresponde a 762.177 TEU´S. En el 2021, se movilizaron 192.847 TEU´S, de los cuales el 51 % correspondieron a contenedores de exportación y el 49 % a contenedores de importación.

Importación, exportación de banano y concentrado de cobre

Carga de Banano:

El banano figura como nuestro principal producto de exportación, mismo que en el 2021 representó **el 78.15 %** del total de los productos exportados. Se ha exportado en total 8.275.110,46 TM. de banano desde el 2017 hasta el 2021, siendo el rubro más alto de exportación por la terminal marítima, comparándolo con otros productos.

La participación de las diferentes modalidades de embarque de banano son:

- Carga General: Banano suelta - representó el **33%**
- Carga Contenerizada Banano - representó el **45%**
- Carga General: Varias - representó el **19%**
- Carga Contenerizada: Varias - representó el **3%**

- **Tabla No. 3**

EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN DE BANANO – TM
PERIODO 2017- 2021

EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN CARGA -BANANO TM		
AÑO	EXPORTACIÓN CARGA - BANANO TM	IMPORTACIÓN CARGA - BANANO TM
2017	1,540,483.01	81.60
2018	1,593,595.48	608.64
2019	1,779,165.30	
2020	1,715,200.81	2,008.58
2021	1,646,665.86	652.29
TOTAL	8.275.110.46	3.351.11

Fuente: Estadísticas Portuarias

Referente a las importaciones de banano, desde marzo de 2017 hasta diciembre de 2021, se ha importado 3.351.11 TM.

Concentrado de cobre.- Por el Terminal Marítimo de Puerto Bolívar se exportó en el 2021 un total de 393,695,52 TM. de concentrado de cobre al gigante asiático (China), superando al cierre del 2020 con un total de 122,394.38 TM, obteniendo como resultado un incremento considerable del 219 **%**, aproximadamente.

Tabla No. 4
EXPORTACIÓN DE CONCENTRADO DE COBRE– TM
2020-2021

EXPORTACIÓN DE CONCENTRADO DE COBRE TM 2020-2021	
AÑOS	CARGA DE MINERALES-TM
2017	-
2018	-
2019	-
2020	122,394.38
2021	393,695.52
TOTAL	516.089,90

Fuente: Estadísticas Portuarias

El incremento se debe a que ha existido continuidad de exportaciones mensuales de este mineral desde enero de 2021 hasta diciembre 2021, comparada al 2020 donde se exportó solo durante 3 meses. Adicional por Puerto Bolívar salieron en total 11 buques con concentrado de cobre todas ellas con destino a Nanjing – China. En el mes de noviembre del 2021, se generó la exportación más alta, alcanzando un total de 66,396,72 TM., de esta manera, el cobre se ha ubicado como el segundo producto más exportado desde la terminal marítima después del banano.

Arribo de naves

Con respecto al arribo de naves, ha incrementado gradualmente desde el 2017 al 2020, para el 2021 arribaron 400 con un decrecimiento del -9 %, en relación al 2020, dado que los fletes marítimos se incrementaron en un 200 a 300 %. Durante el 2021, continuaron arribaron buques especialmente portacontenedores.

Tabla No. 5
ARRIBO DE NAVES
2017-2021

	ARRIBO DE NAVES				
	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL BUQUES	357	393	427	439	400
PROMEDIO/ BUQUES/ MENSUAL	30	33	36	37	33

Fuente: Estadísticas Portuarias

Nuevas líneas navieras

Desde la toma física, el Gestor Privado ha captado el ingreso de varias líneas navieras al Terminal Marítimo de Puerto Bolívar, entre ellas se encuentran las siguientes: MSC, Maersk, Maersk-Sealand- Hamburg Süd; y, en el 2021, se captaron dos líneas más que son la Línea Naviera Del Monte y Network Shipping.

Diversificación de carga

La estrategia comercial implementada por YILPORTECU S.A. en diversificar la carga por Puerto Bolívar, ha generado un impacto positivo tanto para el desarrollo de las comunidades como para el fortalecimiento de la economía nacional. Debido a que la Terminal Marítima cuenta con su propio Hinterland generador de carga, que le es único por la cercanía a diversos centros económicos generadores de carga. Es el caso de las importaciones y exportaciones de Azuay, la producción minera de El Oro, Azuay, Loja

y Zamora Chimchipe, le ha permitido ejecutar exportaciones de concentrado de cobre, café, cacao entre otros productos, y el creciente interés en Puerto Bolívar, por parte de exportadores de la zona norte del Perú.

3.2.- Mapa de actores (STAKEHOLDERS)

Dentro del mapa de actores se ha identificado una red de instituciones, entidades, gremios, clientes, usuarios y demás actores que debido a sus competencias o a las actividades que desarrollan, poseen un carácter relevante para el sector portuario.

Estos stakeholders permiten a la entidad proyectarse y generar información estratégica, tomando en cuenta los efectos de las relaciones con otros involucrados y así determinar las medidas necesarias para efectuar de manera conveniente sus acciones que faciliten el cumplimiento de la misión institucional.

A continuación, se describen a estos actores, considerando su relación directa o indirecta:

MAPA DE ACTORES - RELACIÓN INDIRECTA

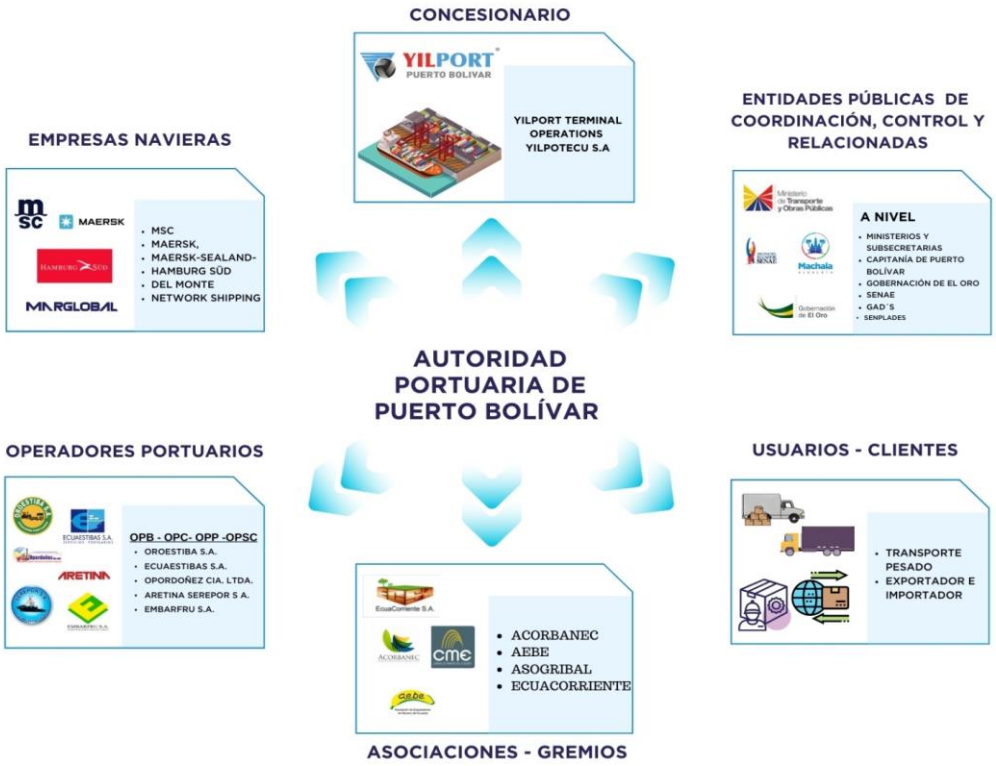
CATEGORÍA	ACTORES	ROL
ESTADO	AGROCALIDAD	Regulación y Control Fito y Zoosanitario.
ESTADO	COORDINACIÓN ZONAL 7 DE SALUD	Realizar el control del cumplimiento de las políticas y normativas del sector salud a nivel zonal 7 o de las provincias que lo integran.
ESTADO	UNIDAD SUBZONAL DE ANTINARCÓTICOS - PUERTO BOLÍVAR	Realizar el control, inspección y detección de sustancia psicotrópicas que realicen daños a las exportaciones.
ESTADO	CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO	Regular, controlar el manejo y el buen uso de los bienes y recursos públicos, que permitan evitar daños al patrimonio nacional.
ESTADO	DIRECCIÓN DE CONTROL MIGRATORIO – ZONAL 7	Regularizar el estatus migratorio de ciudadano/as extranjero/as dentro del territorio nacional.
ESTADO	ORGANISMOS DE SOCORRO (POLICÍA NACIONAL, CRUZ ROJA, CUERPO DE BOMBEROS)	Coordinan acciones de respuesta ante situaciones de emergencia institucional.

MAPA DE ACTORES - RELACIÓN DIRECTA

CATEGORÍA	ACTORES	• ROL
ESTADO	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS DE ECUADOR (MTOP)	Formular, implementar y evaluar políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de Transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del país.
ESTADO	SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	Impulsar el desarrollo de la actividad marítima y fluvial, planificar, regular y controlar el sistema naviero y portuario en el territorio nacional, asegurando el cumplimiento de objetivos y prioridades definidos en el marco legal vigente.
ESTADO	MINISTERIO DE FINANZAS	Coordina y controla la política fiscal de ingresos y gastos y financiamiento público.
ESTADO	MINISTERIO DE TRABAJO	Generar, políticas, lineamientos y normas para una eficaz administración del talento humano.
GESTOR PRIVADO	YILPORT TERMINAL OPERATIONS YILPOTECU S.A	Operador Portuario del Terminal Marítimo de Puerto Bolívar y socio estratégico de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar en la Alianza Publico-Privada.
ESTADO	CAPITANÍA DE PUERTO BOLÍVAR	Vigilar la correcta y segura navegación de todas las embarcaciones nacionales o extranjeras que trafiquen en sus aguas jurisdiccionales.
ESTADO	GOBERNACIÓN DE EL ORO	Formular, ejecutar la política pública, para garantizar la política interna y gobernabilidad del Estado, en el marco del respeto a los Derechos Humanos, la democracia y la participación ciudadana.
ESTADO	SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR (SENAE)	Aplicar la normativa aduanera en los servicios y logística de transporte.
GAD´s	MUNICIPIO DE MACHALA PREFECTURA DE EL ORO	Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial parroquial o provincial.
ESTADO	SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN	Generar, coordinar, programas y articular lineamientos para la planificación en función del Plan Nacional de Desarrollo
GREMIOS	GREMIOS, ORGANIZACIONES DEL SECTOR BANANERO, CAMARONERO, MINERO, TRANSPORTISTA, ETC.	Velar por los intereses y aspiraciones de los diferentes gremios.

OPERADORES PORTUARIOS	OPERADOR PORTUARIO DE BUQUE OPERADOR PORTUARIO DE CARGA OPERADOR PORTUARIO DE SERVICIOS CONEXOS OPERADOR PORTUARIO DE PASAJEROS	Realizar todas las operaciones que implica el traslado de la mercancía del transporte marítimo al terrestre o viceversa.
EMPRESAS NAVIERA	LÍNEAS NAVIERAS AGENCIAS NAVIERAS	Empresas dedicadas a las actividades marítimas.
CLIENTES DEL TPPB	EXPORTADORES E IMPORTADORES	Desarrollar actividades relacionadas al tráfico internacional de mercancías.
USUARIOS	TRANSPORTE PESADO	Grupo de personas que demandan el servicio de infraestructura de transporte.

MAPA DE ACTORES (STAKEHOLDERS)



3.3.- Análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas) El anáisis FODA, fue construido de manera participativa en cuanto a la identificación de las principales oportunidades y amenazas desde las perspectivas externas y las debilidades y fortalezas desde las perspectivas internas de la Entidad.

APPB		IMPACTO	
		NEGATIVO	POSITIVO
PERSPECTIVAS	INTERNA	DEBILIDADES	FORTALEZAS
		Tráfico concentrado en un solo tipo de carga - banano	Ubicación privilegiada por protección natural del Puerto
		Tráfico de exportación, carece de carga de compensación (importación)	Proximidad a centros de producción de banano y a centros de consumo (Hinterland)
		Falta de Sistema integral Informático, que dé soporte a la gestión del terminal y / o ajustes en sistemas para conectividad APPB - YILPORTECU	Elevada capacidad de atraque en muelles
		En desarrollo instrumentos de gestión institucional a ser validados por Ministerio de Trabajo.	Disponibilidad de patios pavimentados y bodegas abiertas y cerradas
		Pendiente aprobación del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos.	Terminal Portuario, manejado por Operador Internacional con solvencia y experiencia a nivel mundial.
		Limitados recursos para el cumplimiento de los objetivos institucionales.	Inversión de Socio Estratégico, en dragado, según lo estipulado en Contrato de Gestión Delegada
		Se requiere actualizar el manual de procesos y procedimientos en todas las unidades administrativas.	Con el Dragado, fácil acceso al canal y operación en muelles, de naves de gran tamaño
		Se requiere profundizar la coordinación entre las unidades técnicas con la unidades de asesoría y apoyo	Área de Reserva para futuras expansiones
		La infraestructura tecnológica, es insuficiente y obsoleta para el desempeño correcto y oportuno de las competencias institucionales.	Aporte al desarrollo económico provincial y nacional como entidad delegante de la alianza publica privada entre Yilportecu S.A.
	EXTERNA	AMENAZAS	OPORTUNIDADES
		Marco Jurídico del Sector Portuario, desactualizado	Impulsar la competitividad y el desarrollo económico del Sector Portuario, la Región y el país.
		Desarrollo de Puertos de la región y Puerto Hub en el Norte Peruano	Ampliar y mejorar los servicios portuarios
		Presión demográfica en área de expansión Portuaria	Mejorar la comercialización del negocio portuario, incrementando los vólumenes de carga a movilizarse por el Terminal
		Falta de diversificación en la producción agrícola a nivel provincial	Desarrollar la infraestructura y superestructura portuaria
		Escasa participación Industrial en la Provincia	Aperturar nuevos mercados y captar cargas de la región del austro y la amazonía y de la zona norte del Perú.
		Falta de conectividad y mantenimiento de vías de enlace al Puerto con las principales rutas de zona de influencia	Diversificación en el manejo de cargas de importación y exportación
		No contar con presupuesto para desarrollar y ejecutar proyectos de inversión en beneficio de la Entidad	Generar empleos, directa e indirectamente
		Reducción anual significativa del gasto corriente de la Entidad.	Apoyo del Gobierno Central a la Alianza Público Privada
		Ocurrencia de fenómenos naturales y emergencia sanitarias.	Nuevas tecnologías para fortalecer el control de Delegación de Servicios Portuarios

4.Elementos orientadores

4.1. Visión

Ser un Puerto Multipropósito de excelencia y Hub regional para trasbordo marítimo, prestador de servicios portuarios y soluciones logísticas integrales sustentables y de calidad, asegurando las condiciones necesarias para habilitar nuevas operaciones portuarias con ventajas competitivas al servicio del comercio exterior, que contribuyan al desarrollo de la Región y el País.

4.2. Misión

Ofrecer servicios portuarios y logísticos competitivos por administración directa y delegados, mediante la operación de modernos equipos y el control de la gestión eficiente y sostenible del desarrollo de la infraestructura portuaria para el fortalecimiento de las capacidades operativas, aplicando modernas tecnologías y procesos innovadores para satisfacer la demanda del comercio internacional e impulsar el desarrollo económico y social del sector productivo ecuatoriano

4.3. Valores

Responsabilidad.- El Funcionario público debe hacer un esfuerzo honesto para cumplir con sus deberes. Cuanto más elevado sea el cargo que ocupa un funcionario público, mayor es su responsabilidad para el cumplimiento de las normas legales vigentes.

Templanza.- El Funcionario Público debe desarrollar sus funciones con respeto y sobriedad, usando las prerrogativas inherentes a su cargo y los medios de que dispone únicamente para el cumplimiento de sus funciones y deberes. Así mismo, debe evitar cualquier ostentación que pudiera poner en duda su honestidad o su disposición para el cumplimiento de los deberes propios del cargo.

Transparencia.- El Funcionario Público debe ajustar su conducta al derecho que tiene la sociedad de estar informada sobre la actividad de la administración pública.

Veracidad.- El Funcionario Público está obligado a expresarse con veracidad en sus relaciones funcionales, tanto con los particulares como con sus superiores y subordinados, y a contribuir al esclarecimiento de la verdad.

4.4 Principios

- **Aptitud.-** Quien disponga la designación de un funcionario público debe verificar el cumplimiento de los recaudos destinados a comprobar su idoneidad. Ninguna persona debe aceptar ser designada en un cargo para el que no tenga aptitud.
- **Discreción.-** El Funcionario Público debe guardar reserva respecto de hechos o informaciones de los que tenga conocimiento con motivo o en ocasión del ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de los deberes y las responsabilidades dispuestar en la Ley.
- **Idoneidad.-** La idoneidad, entendida como aptitud técnica, legal y moral, es condición esencial para el acceso y ejercicio de la función pública
- **Justicia.-** El Funcionario público debe tener permanente disposición para el cumplimiento de sus funciones, otorgando a cada uno lo que le es debido, tanto en sus relaciones con el Estado, como con el público, sus superiores y subordinados.
- **Probidad.-** Actuación basada en la honradez, procurando satisfacer el interés general por encima de todo provecho o ventaja personal, obtenido por si o por interpuesta persona
- **Prudencia.-** El Funcionario público debe actuar con pleno conocimiento de las materias sometidas a su consideración, con la misma diligencia que un buen administrador emplearía para con sus propios bienes. El ejercicio de la función pública debe inspirar confianza en la comunidad. Así mismo, debe evitar acciones que pudieran poner en riesgo la finalidad de la función pública, el patrimonio del Estado o la imagen que debe tener la sociedad respecto de sus servidores.

5.- Objetivos estratégicos institucionales.

1. **INCREMENTAR LA CALIDAD Y EFICIENCIA DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS**
2. **INCREMENTAR EL CONTROL EFICIENTE DEL GESTOR PRIVADO POR DELEGACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS**
3. **REDUCIR LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL**
4. **FORTALECER LAS CAPACIDADES INSTITUCIONALES**

5.1 Alineación de las políticas públicas del Plan Nacional de Desarrollo y Objetivos de Desarrollo Sostenibles con Planificación Estratégica Institucional.

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR		
PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL 2022 - 2025		
ALINEACIÓN AL PND - ODS		
PROGRAMA: DESARROLLO Y SERVICIOS PORTUARIOS		
Descripción.- Gestión, control y utilización óptima de recursos para establecer el control de la Delegación de Servicios Portuarios en Alianza Público Privada.		
Unidades Agregadoras de Valor.- Gestión de Infraestructura y Servicios Portuarios, Gestión de Delegación de Servicios Portuarios		
Objetivos Estratégicos	**Plan Creación de Oportunidades 2021 - 2025**	**Objetivos Desarrollo Sostenible**
OEI 1: INCREMENTAR LA CALIDAD Y EFICIENCIA DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.	Eje 1: Económico Objetivo 2.- Impulsar un sistema económico con reglas claras que formente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional. Política 2.1.- Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras	Objetivo 17: Alianzas para lograr los Objetivos
OEI 2: INCREMENTAR EL CONTROL EFICIENTE DEL GESTOR PRIVADO POR DELEGACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS	Eje 1: Económico Objetivo 2.- Impulsar un sistema económico con reglas claras que formente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional. Objetivo 2.- Impulsar un sistema económico con reglas claras que formente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.	Objetivo 17: Alianzas para lograr los Objetivos
OEI 3: REDUCIR LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL EN LA INSTALACIÓN PORTUARIA	Eje 4:Transición Ecológica Objetivo 12.- Fomentar modelos de desarrollo sostenibles aplicando medidas de adaptación y mitigación al cambio climático. Política 12.1.- Fortalecer las acciones de mitigación y adaptación al cambio climático	Objetivo 13: Acción por el clima
PROGRAMA: ADMINISTRACIÓN CENTRAL		
Descripción.- Gestión, control y utilización óptima de recursos para el desarrollo de las actividades administrativas de la Entidad.		
Unidades Asesoras y de apoyo.-Gestión de Asesoría Jurídica, de Planificación Institucional, Gestión Administrativa - Financiera, Unidad de Talento Humano y de Comunicación Social, Tecnologías de la Información		
Objetivos Estratégicos	**Plan Creación de Oportunidades 2021 - 2025**	**Objetivos Desarrollo Sostenible**
OEI 4: FORTALECER LAS CAPACIDADES INSTITUCIONALES.	Eje 5:Institucional Objetivo 14.- Fortalecer las capacidades del Estado con énfasis en la administración de justicia y eficiencia en los procesos de regulación y control, con independencia y autonomía. Política 14.3.- Fortalecer la implementación de las buenas prácticas regulatorias que garanticen la transparencia, eficiencia y competitividad del Estado.	Objetivo 16: Paz, justicia e instituciones sólidas

5.2 Indicadores y Metas.- En los anexos No. 1 y No. 2 referente a la Programación Anual y Plurianual de la Política Pública, se aprecia el detalle de los indicadores y metas establecidos por cada Objetivo Estratégico Institucional 2022 -2025

6.- Diseño de estratégicas, programas y proyectos

6.1 **Estrategias.-** Se han definidos las siguientes estrategias para cada uno de los objetivos estratégicos, según el siguiente detalle:

1. **Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios.**

- ✓ Implementar un plan de mejoramiento y ampliación de la infraestructura y superestructura portuaria orientada a optimizar los servicios portuarios
- ✓ Implementar un plan de Mejora de los Servicios Portuarios que se brindan a los buques y a las cargas.

2. **Incrementar el control eficiente del Gestor Privado por Delegación de Servicios Portuarios.**

- ✓ Mejorar los planes programas de seguridad física y vigilancia de la instalación portuaria.
- ✓ Implementar un plan de seguimiento y control de las cláusulas establecidas en el Contrato de Gestión Delegada.

3. **Reducir la contaminación ambiental en la instalación portuaria**

- ✓ Implementar y evaluar planes anuales de manejo ambiental del Puerto

4. **Fortalecer las capacidades Institucionales**

- ✓ Mejorar los niveles de gestión por procesos
- ✓ Capacitación técnica del talento humano de la Institución
- ✓ Implementar Políticas para la formulación, ejecución, control y evaluación del presupuesto institucional.
- ✓ Optimizar el uso y control de los recursos financieros de la Entidad

6.2 Programas

Se mantendrán los Programas Institucionales (Presupuestarios) al 2021, a fin de articular la planificación con el presupuesto, mismos que permitirán el logro de los objetivos estratégicos institucionales, tanto de la razón de ser de la Entidad como del fortalecimiento de las capacidades institucionales, concebidos en dos Programas.

PROGRAMA ADMINISTRACIÓN CENTRAL

- Gestión, Control y utilización óptima de recursos para el desarrollo de las actividades administrativas del Puerto

PROGRAMA DESARROLLO Y SERVICIOS PORTUARIOS

- Gestión, Control y Utilización óptima de recursos para establecer el control de la Delegación de Servicios Portuarios en Alianza Público Privada.

6.3 Proyectos de Inversión

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, no postuló proyectos de inversión público en Proforma Presupuestaria ejercicio económico 2022.

6.4 Presupuesto de Gasto Corriente e Inversión

En base a las disposiciones legales emitidas por el Ministerio de Economía y Finanzas a través del sistema E-SIGEF, habilitó el módulo de formulación para el presupuesto de gastos 2022, en el cual estableció el techo presupuestario para el ejercicio económico 2022 por el monto de USD. 1´126.381,78, según lo informado por responsable del Departamento de Finanzas con Memorando No. APPB-PFIN-2021-0392-M, del 26 de octubre de 2021.

No obstante, el Ministerio de Economía y Finanzas habilitó en la página web, el reporte consolidado de la Proforma del Presupuesto General del Estado para el ejercicio económico 2022, asignando a la Entidad un presupuesto de gastos corriente de USD. 1´121.385,00.

Presupuesto	Codificado 2021	Ejecutado 2021	Proforma 2022	2023	2024	2025
De Inversión	-	-	-	600.000,00	9.380.000,00	7.380.000,00
Gasto Corriente	4.712.718,99	3.666.415,85	1.121.385,00	1.784.373,39	1.258.258,33	1.273.239,90
Total	**4.712.718,99**	**3.666.415,85**	**1.121.385,00**	**2.384.373,39**	**10.638.258,33**	**8.653.239,90**

6.5 Implementación de la política pública con enfoque territorial.

En el artículo 313 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que corresponde al Estado "*el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos", y el artículo 314 ibídem señala que "el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias ya eroportuarias, y los demás que determine la ley...*".

La Ley Orgánica De Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima, referente a competencia en su Art. 2 dispone: "*Art. 2.-Ámbito.-Las disposiciones contenidas en la presente Ley se aplican en el territorio nacional y en los buques y artefactos navales de bandera nacional y a personas naturales y jurídicas vinculadas a la actividad marítima y fluvial, de acuerdo a las siguientes consideraciones: 1) Ámbito territorial.-Los espacios acuáticos nacionales ecuatorianos comprenden los espacios marítimos jurisdiccionales que incluyen: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental; a más de las playas de mar, las áreas intermareales, así como también los lagos y ríos navegables.*."

La Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional Arts. 2 y 3, en lo referente a competencia dispone: "*Art. 2.-Las Autoridades Portuarias ejercerán su jurisdicción exclusivamente sobre las zonas portuarias que se hubieren determinado mediante Ley; correspondiendo al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos delimitar el área de dicha jurisdicción; y, en el Art. 3.- Son fines específicos de las Autoridades Portuarias, dentro de sus respectivas jurisdicciones, planear, construir, mejorar, financiar, administrar y mantener los terminales marítimos y fluviales a su cargo; sujetándose en cada caso, a las limitaciones de la Ley; Las Autoridades Portuarias están prohibidas de dedicar su actividad a otros fines que los establecidos en esta Ley*."

El Plan Nacional de Desarrollo para el periodo 2021 – 2025, es el principal instrumento de planificación que direcciona la gestión pública para el cumplimiento de los programas de gobierno y el logro de las metas nacionales.

Bajo éste contexto normativo, Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, articuló la planificación institucional con los Objetivos, y política pública concebidos en el marco de sus competencias, y sobre la base de la eficiente y eficaz prestación de servicios portuarios en el entorno de la comunidad portuaria de la región.

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar en alianza público privada, analiza y monitorea la realidad de la zona 7, en el ámbito regional y de la provincia de El Oro, en el ámbito local, información de base para responder a las expectativas y demandas en la prestación del servicio portuario, siendo el único Puerto en éste contexto.

El Oro, es una provincia ubicada al sur del Ecuador y forma parte de la zona 7, conformada por las provincias de Loja, El Oro y Zamora Chimchipe. Esta zona posee una superficie aproximada de 27.490 km2, lo que representa el 11 % del territorio ecuatoriano. La región del sur del Ecuador, por su contexto geográfico presenta posibilidades de conexión con ciudades y empresas del norte del Perú. Se evidencia que la Zona 7, es eminentemente agrícola y ganadera, con innovación en temas de energía, alimentos y tecnologías.

Su hinterland geográfico y comercial abarca el sector austral ecuatoriano, sirviendo eficientemente a las provincias de El Oro, Azuay, Loja, Zamora Chimchipe, sectores cercanos de la provincia del Guayas y el norte Peruano.

División zona de planificación y político territorial - APPB

Por ser la Provincia de El Oro, predominantemente productora de banano, el Puerto es especializado en esta carga cautiva, que representa el 95 % del total de la exportaciones; debido a ello cuenta con la infraestructura necesaria para la manipulación y movilización del banano; no obstante, moviliza también otros tipos de carga de exportación como: mariscos, frutas; y, de importación como bobinas de papel, abonos, fertilizantes, vehículos, maquinarias y repuestos. En virtud de su ubicación geográfica y de acuerdo a las estadísticas de exportación, el Terminal Portuario de Puerto Bolívar, ocupa el segundo puesto a nivel de los puertos públicos en el Ecuador, que facilita el comercio internacional en el área de su influencia, conectándose con los mercados tanto alrededor de su zona geográfica, como con el norte del Perú, Estados Unidos y Europa.

7.-Contexto general de la Alianza Público-Privada en el período 2021 - 2025.

Se detallan un desgloce referente a variables importantes como: Movimiento de carga, Diversificación de la carga, retribución del Canon Fijo y Variable, proyección de ingresos cuatrianual e Inversiones en Infraestructura y Equipamiento Portuario.

7.1.- Movimiento de carga

Desde la toma física, el Terminal Marítimo ha incrementando un 38 % el movimiento de carga en TM. y sus operaciones progresivamente se han expandido; y de acuerdo, a la modernización prevista en sus instalaciones con el proyecto de expansión de la

terminal, la inversión en su equipamiento y a la creciente demanda de la comunidad bananera y minera que actualmente utiliza sus instalaciones, se ha previsto que para la el 2025, alcance un tráfico aproximado de 658.000 TEU´s y movilice alrededor de 3,516,000 Toneladas métricas.

7.2.- Diversificación de carga

Debido que Puerto Bolivar cuenta con un canal de acceso más corto, que disminuye así los tiempos de ingreso/salida de las naves a las rutas internacionales de navegación y por su cercanía a diversos centros económicos generadores de carga, le permitirá diversificar su oferta exportable ecuatoriana al mundo. A continuación se detalla las oportunidades con las que cuenta el Terminal Maritimo para captar carga para el periodo 2022-2025:

a) La producción minera de El Oro, Azuay, Loja y Zamora-Chinchipe se ha fortalecido en el 2021 y a punta a ser un producto continúo de exportación por Puerto Bolivar.

b) El mayor importador de vehículos en el país, tiene su sede en la ciudad de Cuenca y está considerando aumentar sus importaciones por Puerto Bolivar, por razones de cercanía y facilidades para este tipo de carga.

c) La industria camaronera igualmente considerará realizar sus exportaciones por el Terminal de Puerto Bolivar, que le ofrece garantías a su producción y sobre todo en una sustancial reducción de costos de transporte interno y seguridad, frente a su actual operación vía otros puertos.

d) El 75% de la producción bananera orense que actualmente se exporta por otros puertos, contemplaría mantenerse en la provincia de El Oro, al contar con las naves y rutas necesarias, con un ahorro significativo en transporte interno para los exportadores bananeros.

La estrategia comercial implementada por YILPORTECU en diversificar la carga por Puerto Bolívar, ha generado un impacto positivo tanto para el desarrollo de las comunidades como para el fortalecimiento de la economía nacional. Debido que el Terminal Marítimo cuenta con su propio hinterland generador de carga, que le es único por la cercanía a diversos centros económicos generadores de carga. Es el caso de las importaciones y exportaciones de Azuay, la producción minera de El Oro, Azuay, Loja y Zamora-Chinchipe, le ha permitido ejecutar exportaciones de concentrado de cobre, café, cacao entre otros productos, y el creciente interés en Puerto Bolivar, por parte de exportadores de la zona norte del Perú.

7.3.- Proyecciones de carga

En el Master Plan emitido por YILPORTECU, se especifican las proyecciones de demanda establecidas en todas las cargas que se espera que el Terminal Portuario opere:

contenedores (local- transbordo), carga general (banano, RoRo y otra carga general), graneles sólidos y graneles sucios.

En la siguiente tabla se ha determinado una proyección de carga en la primera fase de los valores anuales, en TM para los tráficos de carga no contenerizada y en TEU´s para la carga contenerizada por Puerto Bolívar.

Proyecciones de carga 2022-2025

DEMANDA	UD	2022	2023	2024	2025
Container(TEU)	TEU	479,200	538,800	598,400	658,000
General Cargo(TEU)	TON	1,757,400	1,764,600	1,771,800	1,779,000
Grain(Ton)	TON	481,000	505,000	529,000	553,000
Dirty Bulk(Ton)	TON	784,400	917,600	1,050,800	1,184,000
TOTAL TON.		**3,022,800**	**3,187,200**	**3,351,600**	**3,516,000**
TOTAL TEU´s		**479,200**	**538,800**	**598,400**	**658,000**

7.4.- Canon fijo-variable

Según la proyección anual de los ingresos (2022-2025), se estima que el estado perciba por retribucion del canon fijo y variable un monto aproximado de USD. 39´552.886,00 y considerando los ingresos percibidos en el periodo 2017 – 2021 durante de la APP, que ascendieron a USD. 27´370,327.50, al finalizar la Fase I del proyecto (2017-2025) le generaría al estado un ingreso total de aproximadamente USD. 66´923.213,50

7.5- Proyección de ingresos cuatrianual 2022 – 2025

Administrador del Contrato de Gestión Delegada remitió la proyección de ingresos para los años 2022 al 2025, correspondiente al canon fijo y canon variable con la respectiva indexación anual, conforme lo señala el Contrato de Gestión Delegada.

ITEM	2022	2023	2024	2025
Canon fijo	4´119.425,94	4´133.020,04	4´118.932,17	4´167.187,47
Canon Variable	4´833.834,40	5´520.194,16	5´959.316,44	6´405.338,00
Otros Ingresos	71.886,00	71.886,00	71.886,00	71.886,00
Total	9´027.168,34	9´727.123,20	10´152.158,61	10´646.436,47

7.6- Proyectos de Inversión Privada

Inversiones en infraetructura y superestructura en Alianza Público Privada

En el anexo No. 3, se detalla un desglose general referente a inversiones en infraestructura. En términos de instalaciones, el área portuaria está conformada por la infraestructura y la superestructura. Esta última comprende los elementos fijos del puerto construidos sobre la infraestructura y los equipos necesarios para prestar sevicios.

Proyectos de Inversión en Alianza Público Privada, ejecutados periodo 2017 al 2021, y proyectados periodo 2022 – 2025, de conformidad a lo estipulado en el Contrato de Alianza Público Privado suscrito con la Empresa YILPORTECU; información remitida por Administradora del Contrato de Gestión Delegada; cuyas Obras de Inversión más representativas en el periodo, se enuncian:

- **Dragado de las áreas anexas a los muelles del Terminal,** a -14 m. de profundidad referidos al MLWS; actualmente con un calado en las áreas anexas a los muelles 1, 2 de 10.5 metros de profundidad, en los muelles 3 y 4 un calado de 12.5 m. de profundidad; las áreas anexas al muelle No. 5 una profundidad de -14.50 m.
- **Dragado del canal de acceso a los muelle,** a -16 m, de profundidad referidos al MLWS, actualmente con un calado de -14m. (Con la construcción del muelle 6).
- **Construcción Muelle No. 6**, que incluye la elaboración de diseños, ejecución de pruebas de carga en pilotes, pruebas de reemplazo dinámico, mejoras de suelo en tierra firme, mezcla profunda de suelo, cemento, pilotaje, modificaciones estructurales al muelle 5, sistema eléctrico, dragado, fiscalización y supervisión de obra; incado de pilots, suministros y colocación de vigas, suminisros y colocación de losetas, colocación de pilots y construcción de bodega de frio.
- **Adquisición de Equipos Portuarios:**
  6 Grúas Post Panamx Ship to Shore (STS)
  18 Grúas RTG
  Dos Reach Stacker y dos Empty Handler.
  39 Plataformas Portacontenedores y 36 Tractocamiones
- **Construcción Muelle No. 7**
- **Otras Obras:** Monitoreo Plan Ambiental de Obras, Adecuación al muelle de prácticos y construcción de nuevo muelle de prácticos, adecuación del cuarto de simuladores para el manejo de grúas, adecuación de la bodega 12 y adecuación del patio 7; sistemas informáticos; construcción de pozo profundo para extraer agua dulce; repotenciación electrónica del sistema de básculas e ingreso de camiones; sistema de seguridad y circuito cerrado de televisión; reforzamiento del sistema de defensas del muelle de espigón: atracadero 1 y 2; estudio del terminal de minerales; módulos de oficinas y centro operativo de empresas delegatarias, silos, patios, escáner, fumigación, cintas, tanques de reposición y mantenimiento.

7.7- Proyectos Institucionales 2023 – 2025

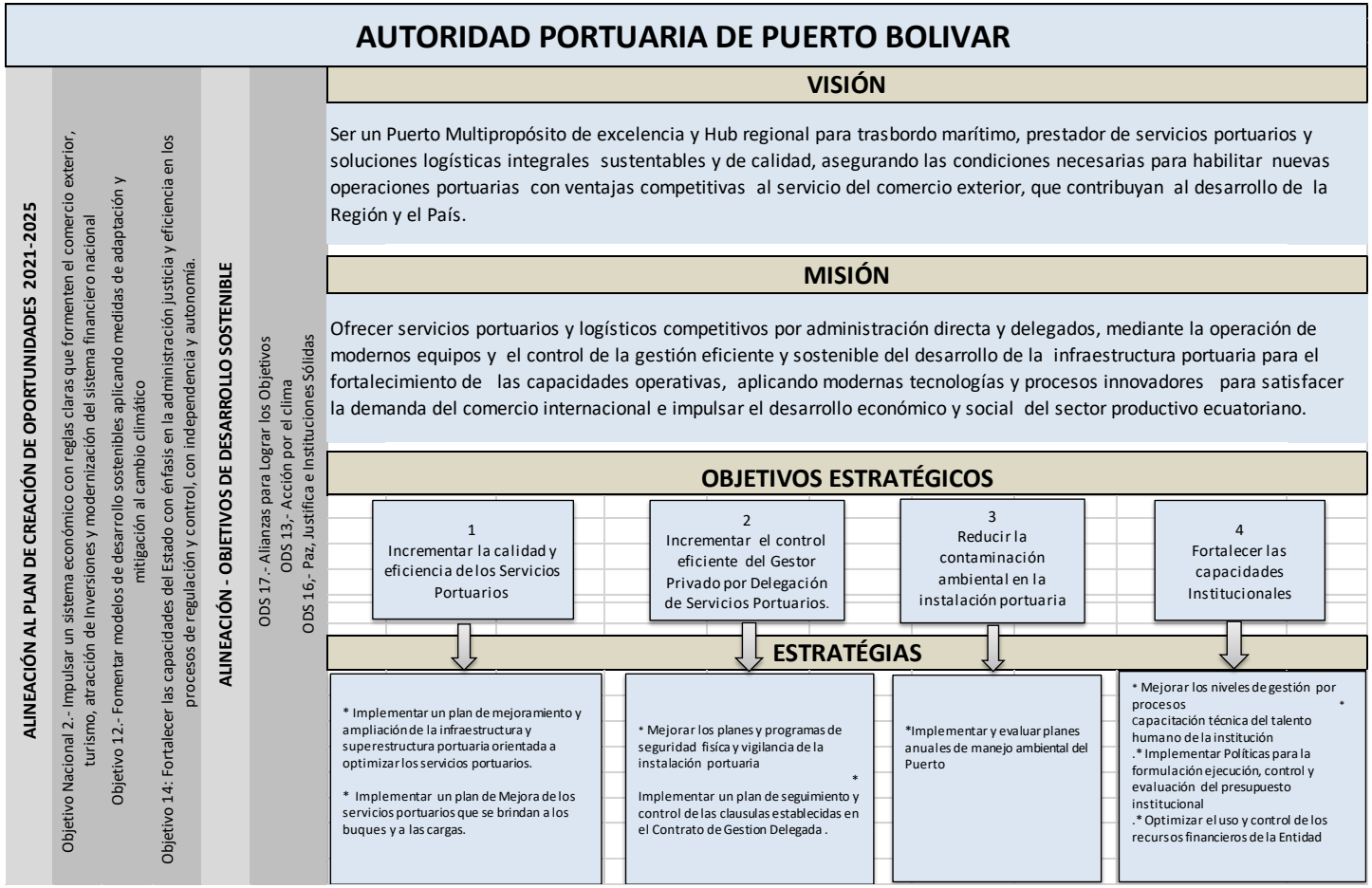
Estudio y construcción de nueva vía de acceso y descongestionamiento al Terminal Marítimo Internacional.

Comprende la construcción de un corredor vial de cuatro carriles, para mejorar la movilidad y transporte terrestre de la carga que se importa y exporta a través de un acceso directo, rápido y seguro a las instalaciones del Terminal Marítimo Internacional y que servirá para descongestionar el tráfico de la actual vía Machala – Puerto Bolívar (Av.Bolívar Madero Vargas). Con esta Obra se contará con otro corredor vial de primer orden para el transporte de carga hacia y desde Puerto Marítimo Internacional.

7.8- Conclusiones

En la actualización del Plan Estratégico Institucional 2022 - 2025 se contó con la participación de la Gerencia General y responsables de las diferentes unidades administrativas, instrumento alineado a las políticas del Plan Nacional de Desarrollo, que incluye los componentes del direccionamiento estratégico de la Entidad y el enfoque de control de la delegación de sus actividades de conformidad al nuevo modelo de gestión, para adaptarse a los cambios y las demandas del entorno de acuerdo con su razón de ser, frente a los retos de posicionar el Puerto con altos niveles de excelencia en la gestión de sus servicios y mejorar la capacidad de respuesta efectiva, que contribuya a su crecimiento y a mejorar la competitividad del comercio exterior para el desarrollo productivo del Ecuador.

ANEXO A: Mapa estratégico



SECCIÓN II

			Anexo 1.1
Tabla 1.4 Matriz Elaboración Programación Plurianual de la Política Pública 1era. Parte (Alineación)			
Programación Plurianual de la Política Publica Objetivo Estratégico Institucional 1.- Incrementar la calidad y eficiencia de los Servicios Portuarios.	Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025 Plan de Creación de Oportunidades	Objetivo del PND 2.- Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional	A
		Política 2,1 del PND.- Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras.	B
		Meta 2,1,2 del PND Incrementar la participación de las exportaciones no tadicionales en las exportaciones no petroleras totales de 41,16% al 48,36%	C
	* Agenda Intersectorial	Política de la Agenda Intersectorial En desarrollo (Nota 1)	E
	* Política Sectorial	Política de la Política Sectorial En desarrollo (Nota 2)	F
	*Planificación Institucional	Prioridad del OEI 1	G
		Objetivo Estratégico Institucional: OEI -1,-Incrementar la calidad y eficiencia de los Servicios Portuarios a los buques y a las cargas	H
		Indicador 1: Productividad Media de Buque atracado	I
		Línea Base indicador 0	J
		Meta del Indicador 2022 91,420	K
		Meta del Indicador 2023 95,644	K
		Meta del Indicador 2024 100,470	K
		Meta del Indicador 2025 111,863	K
		Indicador 2: Tasa de espera relativa buques	
		Línea Base indicador 0	J
		Meta del Indicador 2022 0,099	K
		Meta del Indicador 2023 0,099	K
		Meta del Indicador 2024 0,099	K
		Meta del Indicador 2025 0,099	K
		Indicador 3: Tasa de ocupación de Muelles	
		Línea Base indicador 0	J
		Meta del Indicador 2022 0,363	K
		Meta del Indicador 2023 0,384	K
		Meta del Indicador 2024 0,347	K
		Meta del Indicador 2025 0,365	K
		Indicador de resultado 4: Tiempo de espera buques	
		Línea Base indicador 0	J
		Meta del Indicador 2022 5,973	K
		Meta del Indicador 2023 5,761	K
		Meta del Indicador 2024 5,665	K
		Meta del Indicador 2025 5,570	K

Anexo 1.1

Tabla 1.4 Matriz Elaboración Programación Plurianual de la Política Pública			
Programación Plurianual de la Política Publica Objetivo Estratégico Institucional 2.- Incrementar el control eficiente del Gestor Privado por Delegación de Servicios Portuarios.	Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025 Plan de Creación de Oportunidades	Objetivo del PND 2.- Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional	A
		Política 2,2 del PND.- Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversión y las asociaciones público - privadas.	B
		Meta 2,2,4 del PND.- Incrementar la inversión Extranjera Directa de USD 1 189,83 millones a USD 2 410,17 millones	C
	* Agenda Intersectorial	Política de la Agenda Intersectorial En desarrollo (Nota 1)	E
	* Política Sectorial	Política de la Política Sectorial En desarrollo (Nota 2)	F
	*Planificación Institucional	Prioridad del OEI 2	G
		Objetivo Estratégico Institucional 2: Incrementar el control eficiente de las actividades del Delegatario.	H
		Indicador de resultado 1: Productividad de carga por TEU´s	I
		Línea Base indicador 0	J
		Meta del Indicador 2022 14	K
		Meta del Indicador 2023 17	K
		Meta del Indicador 2024 19	K
		Meta del Indicador 2025 22	K
		Indicador de resultado 2: Número de incidentes de protección	
		Línea Base indicador 0	J
		Meta del Indicador 2022 2	K
		Meta del Indicador 2023 2	K
		Meta del Indicador 2024 2	K
		Meta del Indicador 2025 2	K

Anexo 1.1

Tabla 1.4 Matriz Elaboración Programación Plurianual de la Política Pública 1era. Parte (Alineación)			
Programación Plurianual de la Política Publica			
Objetivo Estratégico Institucional 3.- Reducir la contaminación ambiental en la instalación Portuaria.	Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025 Plan de Creación de Oportunidades	Objetivo del PND 12.- Fomentar modelos de desarrollo sostenibles aplicando medidas de adaptación y mitigación al Cambio Climático.	A
		Política 12,1 del PND Fortalecer las acciones de mitigación y adaptación al cambio climático.	B
		Meta 12,1,2 del PND,- Reducir del 91,02 a 82,81 la vulnerabilidad al cambio climático, en función de la capacidad de adaptación.	C
	* Agenda Intersectorial	Política de la Agenda Intersectorial En desarrollo (Nota 1)	E
	* Política Sectorial	Política de la Política Sectorial En desarrollo (Nota 2)	F
	*Planificación Institucional	Prioridad del OEI 3	G
		Objetivo Estratégico Institucional - OEI 3:Reducir la contaminación ambiental en la instalación portuaria.	H
		Indicador 1,- Númetro de Kilogramos de recolección de desechos sólidos no peligrosos.	I
		Línea Base indicador 0	J
		Meta del Indicador 2022 980	K
		Meta del Indicador 2023 960	K
		Meta del Indicador 2024 975	K
		Meta del Indicador 2025 970	K
		Indicador 2,- Porcentaje de contaminación sonora (dBA)	I
		Línea Base indicador 0,	J
		Meta del Indicador 2022 0,70	K
		Meta del Indicador 2023 0,70	K
		Meta del Indicador 2024 0,70	K
		Meta del Indicador 2025 0,70	K
		Indicador 3,- Porcentaje de partículas de gases disueltas presentes en el aire (ppm)	I
		Línea Base indicador 0	J
		Meta del Indicador 2022 0,50	K
		Meta del Indicador 2023 0,50	K
		Meta del Indicador 2024 0,50	K
		Meta del Indicador 2025 0,50	K
		Indicador 4,- Porcentaje de partículas de hidrocarburos disueltas en el agua (ppm)	I
		Línea Base indicador 0	J
		Meta del Indicador 2022 0,280	K
		Meta del Indicador 2023 0,281	K
		Meta del Indicador 2024 0,280	K
		Meta del Indicador 2025 0,281	K

Nota 1: El Acuerdo Nro. SNP-SNP-2021-0006-A, emitido el 29 de septiembre de 2021, no menciona este instrumento de planificación.

Nota 2: Mediante Oficio Nro. SNP-SPN-2022-0346-OFde 09 de marzo de 2022, se comunica los lineamientos y directrices para la planificación sectorial, actualmente en proceso de elaboración.

Nota 3: No se consideró linea base, dado que la configuración de los indicadores es discreto, tienen un comportamiento variable en el año y las metas no son acumulativas plurianual, deben cumplirse y finalizar en cada periodo.

Nota 4: El establecimiento del Modelo de Gestión de APPB, parte de la suscripción del Contrato de Gestión Delegada en Alianza Pública Privada entre YILPORTECU y APPB.

Tabla 1,5 Matriz para elaborar la programación Plurianual de la Política Pública.

Anexo 1.2

Programación Plurianual de la Política Pública 2da parte											
Planificación Institucional	Año	Presupuesto Inversión (PI)									
		CUP Programa	Programas Inversión	CUP del Proyecto	Proyectos de Inversión	Presupuesto	Articulación PND	Zona	Provincia	Cantón	Parroquia
Objetivo Estratégico Institucional Objetivo Estratégico Institucional Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios	2022	No Aplica	No Aplica	No Aplica	Nombre del proyecto (Ver Nota 1)	Presupuesto del proyecto (ver Nota 1)	Eje Económico Objetivo Nacional 2 Política 2,1 Metas 2,1,2.	Zona Nro 7	El Oro	Machala	Puerto Bolívar
	2023	No Aplica	No Aplica	No Aplica	Actualización de Estudios para la construcción de una nueva vía de acceso al Terminal Marítimo Internacional	600.000,00	Eje Económico Objetivo Nacional 2 Política 2,1 Metas 2,1,2.	Zona Nro 7	El Oro	Machala	Puerto Bolívar
	2024	No Aplica	No Aplica	No Aplica	Reparación ampliación y reforzamiento de la línea de atraque y sistema de defensas del muelle de cabotaje adyacente a las instalaciones de APPB	2.000.000,00	Eje Económico Objetivo Nacional 2 Política 2,1 Metas 2,1,2.	Zona Nro 7	El Oro	Machala	Puerto Bolívar
	2024	No Aplica	No Aplica	No Aplica	Fiscalización y obra para la construcción de una nueva vía de acceso al Terminal Marítimo Internacional (Ver Nota 2)	7.380.000,00	Eje Económico Objetivo Nacional 2 Política 2,1 Metas 2,1,2.	Zona Nro 7	El Oro	Machala	Puerto Bolívar
	2025	No Aplica	No Aplica	No Aplica	Fiscalización y obra para la construcción de una nueva vía de acceso al Terminal Marítimo Internacional (Ver Nota 2)	7.380.000,00	Eje Económico Objetivo Nacional 2 Política 2,1 Metas 2,1,2.	Zona Nro 7	El Oro	Machala	Puerto Bolívar
TOTAL INVERSIÓN AÑO 2022						$ 0,00					
TOTAL INVERSIÓN AÑO 2023						$ 600.000,00					
TOTAL INVERSIÓN AÑO 2024						$ 9.380.000,00					
TOTAL INVERSIÓN AÑO 2025						$ 7.380.000,00					
TOTAL PRESUPUESTO INVERSIÓN CUATRIANUAL DE LA INSTITUCIÓN						$ 17.360.000,00					

Nota 1: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar Para el año 2022 no tiene proyectos aprobados en el Plan anual de Inversiones.

Nota 2: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar cuenta actualmente con una vía de acceso altamente congestionada por lo que es necesario una nueva vía de ingreso y salidad al puerto, cuya obra programada en su construcción se estima para los años 2024 y 2025; Proyecto de inversión que podría ejecutarse con la participación empresas de capitales privados y estatales, para los estudios, 4% del Monto de la Inversión.

Tabla 1,6 Matriz para Elaborar la Programación Plurianual de la Política Pública (Desglose de la Meta Anual) Anexo 1.3

Programación Plurianual de la Política Pública

3ra parte

Objetivo Estratégico Institucional 1.- Incrementar la calidad y eficiencia de los Servicios Portuarios a los buques y a la carga

Indicador de resultado 1,- Productividad Media de Buque atracado			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Toneladas
	Meta cuatrianual	111,863	Toneladas
	Valor absoluto	111,863	Toneladas
Meta año 1:	91,420		Toneladas
Meta año 2:	95,644		Toneladas
Meta año 3:	100,470		Toneladas
Meta año 4:	111,863		Toneladas

Nota : El indicador busca medir la productividad de los buques por hora de permanencia en muelle: Las metas no son acumulativas plurianual, deben cumplirse y finalizar en cada periodo; dada la configuración del indicador que es discreto se maneja 3 decimales establecido para su rango de desempeño.
.

Indicador de resultado 2,- Tasa de espera relativa buques			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Porcentaje
	Meta cuatrianual	0,099	Porcentaje
	Valor absoluto	0,099	Porcentaje
Meta año 1:	0,099		Porcentaje
Meta año 2:	0,099		Porcentaje
Meta año 3:	0,099		Porcentaje
Meta año 4:	0,099		Porcentaje

Nota : El indicador busca medir la calidad del servicio percibida por las navieras de los buques que recalan en el puerto.Las metas no son acumulativas plurianual, deben cumplirse y finalizar en cada periodo; dada la configuración del indicador que es discreto se maneja 3 decimales establecido para su rango de desempeño y por su variación del total de horas en puerto/buques sobre el total de horas en muelle/buques.
.

ndicador de resultado 3,- Tasa de ocupación de Muelles			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Porcentaje
	Meta cuatrianual	0,365	Porcentaje
	Valor absoluto	0,365	Porcentaje
Meta año 1:	0,363		Porcentaje
Meta año 2:	0,384		Porcentaje
Meta año 3:	0,347		Porcentaje
Meta año 4:	0,365		Porcentaje

Nota : El indicador busca medir el porcentaje de tiempo (horas) de ocupación de los muelles por parte de los buques, en relación con el tiempo (horas) de disponibilidad de los muelles: las metas no son acumulativas plurianual y deben cumplirse y finalizar en cada periodo; dada la configuración del indicador que es discreto se maneja 3 decimales establecido para su rango de desempeño.
.

Indicador de resultado 4,- Tiempo de espera buques			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Horas / buque
	Meta cuatrianual	5,570	Horas / buque
	Valor absoluto	5,570	Horas / buque
Meta año 1:	5,973		Horas / buque
Meta año 2:	5,761		Horas / buque
Meta año 3:	5,665		Horas / buque
Meta año 4:	5,570		Horas / buque

Nota : El indicador busca medir la congestión portuaria de buques en Puerto Bolívar: Las metas no son acumulativas plurianual y deben cumplirse y finalizar en cada periodo, dada la configuración del indicador que es discreto se maneja 3 decimales establecido para su rango de desempeño.
.

Tabla 1,6 Matriz para Elaborar la Programación Plurianual de la Política Pública (Desglose de la Meta Anual) Anexo 1.3

Programación Plurianual de la Política Pública

Objetivo Estratégico Institucional 2- Incrementar el control eficiente del Gestor Privado por Delegación de Servicios Portuarios.

Indicador de resultado 1,- Productividad de carga por TEU			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Número
	Meta cuatrianual	22	Número
	Valor absoluto	22	Número
Meta año 1:	14		Número
Meta año 2:	17		Número
Meta año 3:	19		Número
Meta año 4:	22		Número

Nota: El indicador busca medir los servicios a la carga que presta el Gestor Privado en el movimiento de carga conforme a los índices de rendimiento establecidos en el contrato de Gestión Delegada:Las metas no son acumulativas plurianual y deben cumplirse y finalizar en cada periodo, la configuración del indicador es discreto.

Indicador de resultado 2,- Número de incidentes de protección			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Número
	Meta cuatrianual	2	Número
	Valor absoluto	2	Número
Meta año 1:	2		Número
Meta año 2:	2		Número
Meta año 3:	2		Número
Meta año 4:	2		Número

Nota: Configuración del indicador es discreto, las metas no son acumulativas plurianual y deben cumplirse y finalizar cada año.

Tabla 1,6 Matriz para Elaborar la Programación Plurianual de la Política Pública (Desglose de la Meta Anual) Anexo 1.3

Programación Plurianual de la Política Pública

Objetivo Estratégico Institucional 3.- Reducir la contaminación ambiental en la instalación Portuaria.

Indicador de resultado 1,- Número de Kilogramos de recolección de desechos sólidos no peligrosos			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Kilogramos
	Meta cuatrianual	970	Kilogramos
	Valor absoluto	970	Kilogramos
Meta año 1:	980		Kilogramos
Meta año 2:	960		Kilogramos
Meta año 3:	975		Kilogramos
Meta año 4:	970		Kilogramos

Nota: Las metas no son acumulativas plurianual, deben cumplirse y finalizar cada año. La configuración del indicador es discreto. y busca medir el cumplimiento mensual de las cantidades de desechos sólidos que se recolectan y evacuan de la instalación portuaria.

Indicador de resultado 2,- Porcentaje de contaminación sonora (dBA)			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Porcentaje
	Meta cuatrianual	0,70	Porcentaje
	Valor absoluto	0,70	Porcentaje
Meta año 1:	0,70		Porcentaje
Meta año 2:	0,70		Porcentaje
Meta año 3:	0,70		Porcentaje
Meta año 4:	0,70		Porcentaje

Nota: Las metas no son acumulativas plurianual, deben cumplirse y finalizar cada año. La configuración del indicador es discreto y mide los niveles de presión sonora producidos en ambientes externos de la instalación portuaria.

Indicador de resultado 3,- Porcentaje de partículas de gases disueltas presentes en el aire (ppm)			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Porcentaje
	Meta cuatrianual	0,50	Porcentaje
	Valor absoluto	0,50	Porcentaje
Meta año 1:	0,50		Porcentaje
Meta año 2:	0,50		Porcentaje
Meta año 3:	0,50		Porcentaje
Meta año 4:	0,50		Porcentaje

Nota: Las metas no son acumulativas plurianual, deben cumplirse y finalizar cada periodo; la configuración del indicador es discreto y la aplicación del indicador busca medir el nivel de contaminación por la cantidad de resìduos de polvo, arenas y materiales virulentos, que afectan el sistema respitario, dentro de la instalación portuaria. .

Indicador de resultado 4,- Porcentaje de partículas de hidrocarburos disueltas en el agua (ppm)			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Porcentaje
	Meta cuatrianual	0,281	Porcentaje
	Valor absoluto	0,281	Porcentaje
Meta año 1:	0,280		Porcentaje
Meta año 2:	0,281		Porcentaje
Meta año 3:	0,280		Porcentaje
Meta año 4:	0,281		Porcentaje

Nota: Las metas no son acumulativas plurianual, deben cumplirse y finalizar cada periodo; la configuración del indicador es discreto se maneja 3 decimales por su rango de desenpeño y la aplicación del indicador busca medir las cantidades de hidrocarburos totales de petróleo que se descargan al mar desde la planta de tratamiento de aguas residuales (Nivel máximo permisible)

Nota 1: No son metas acumulativas plurianual, son metas que deben cumplirse y finalizar cada periodo.

Nota 2: El establecimiento del Modelo de Gestión de APPB, parte de la suscrpción del Contrato de Gestión Delegada en Alianza Pública Privada entre YILPORTECU y APPB.

Nota 3: No se consideró linea base, dado que la configuración de los indicadores es discreto, tienen un comportamiento variable en el año y las metas no son acumulativas plurianual, deben cumplirse y finalizar en cada periodo.

Tabla 1,7 Matriz para elaborar la programación Anual de la Política Pública.

Anexo 2.1

Programación Anual de la Política Pública 1era parte										
Planificación Institucional	Semestre	Presupuesto Inversión (PI)								
		CUP Programa	Programas Inversión	Proyectos de Inversión	Presupuesto	Articulación PND	Zona	Provincia	Cantón	Parroquia
Objetivo Estratégico Institucional	Semestre I de la programación anual:	No Aplica	No Aplica	nombre del proyecto 1 perteneciente al programa 1 Ver Nota 1	presupuesto del proyecto 1 Ver Nota 1	Eje Económico Objetivo Nacional 2 Política 2,1 Metas 2,1,2.	Zona Nro 7	El Oro	Machala	Puerto Bolívar
		Total PI - del OEI1 Semestre 1								
	Semestre II de la programación anual:	No Aplica	No Aplica	nombre del proyecto 1 perteneciente al programa 1 Ver Nota 1	presupuesto del proyecto 1 Ver Nota 1	Eje Económico Objetivo Nacional 2 Política 2,1 Metas 2,1,2.	Zona Nro 7	El Oro	Machala	Puerto Bolívar
		Total PI - del OEI1 Semestre 2								
TOTAL PRESUPUESTO INVERSIÓN ANUAL DE LA INSTITUCIÓN					$ 0,00					
TOTAL PRESUPUESTO ANUAL DE GASTO CORRIENTE					$ 1.121.385,00					
TOTAL PRESUPUESTO ANUAL INSTITUCIONAL					$ 1.121.385,00					

Nota 1: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, para el año 2022, no tiene, proyectos aprobados en el Plan anual de inversiones.

Tabla 1,8 Matriz para Elaborar la Programación Anual de la Política Pública (Desglose Meta Semestral) Anexo 2.2

Programación Anual de la Política Pública
2da parte

Objetivo Estratégico Institucional 1.- Incrementar la calidad y eficiencia de los Servicios Portuarios a los buques y a las cargas

Indicador de resultado 1,- Productividad Media de Buque atracado			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Toneladas
	Meta cuatrianual	111,863	Toneladas
	Valor absoluto	111,863	Toneladas
	Meta Anual	91,420	Toneladas
Meta Semestre 1:	89,780		Toneladas
Meta Semestre 2:	91,420		Toneladas

Nota : Las metas semestrales estan dadas al comportamiento mensual no son acumulativas, deben cumplirse mensualmente; la configuración del indicador es discreto.

Indicador de resultado 2,- Tasa de espera relativa buques			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Porcentaje
	Meta cuatrianual	0,099	Porcentaje
	Valor absoluto	0,099	Porcentaje
	Meta Anual	0,099	Porcentaje
Meta Semestre 1:	0,109		Porcentaje
Meta Semestre 2:	0,099		Porcentaje

Nota : Las metas semestrales estan dadas al comportamiento mensual no son acumulativas deben cumplirse mensualmente; la configuración del indicador es discreto.

ndicador de resultado 3,- Tasa de ocupación de Muelles			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Porcentaje
	Meta cuatrianual	0,365	Porcentaje
	Valor absoluto	0,365	Porcentaje
	Meta Anual	0,363	Porcentaje
Meta Semestre 1:	0,382		Porcentaje
Meta Semestre 2:	0,363		Porcentaje

Nota: Las metas semestrales estan dadas al comportamiento mensual no son acumulativas deben cumplirse mensualmente; la configuración del indicador es discreto.

Indicador de resultado 4,- Tiempo de espera buques			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Horas / buque
	Meta cuatrianual	5,570	Horas / buque
	Valor absoluto	5,570	Horas / buque
	Meta Anual	5,973	Horas / buque
Meta Semestre 1:	5,703		Horas / buque
Meta Semestre 2:	5,973		Horas / buque

Nota : Las metas semestrales estan dadas al comportamiento mensual no son acumulativas deben cumplirse mensualmente; la configuración del indicador es discreto.

Tabla 1,8 Matriz para Elaborar la Programación Anual de la Política Pública (Desglose Meta Semestral) Anexo 2.2

Programación Anual de la Política Pública

Objetivo Estratégico Institucional 2- Incrementar el control eficiente del Gestor Privado por Delegación de Servicios Portuarios.

Indicador de resultado 1,- Productividad de carga por TEU			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Número
	Meta cuatrianual	22	Número
	Valor absoluto	22	Número
	Meta Anual	14	Número
Meta Semestre 1:	14		Número
Meta Semestre 2:	14		Número

Nota : Las metas semestrales estan dadas al comportamiento mensual no son acumulativas; la configuración del indicador es discreto.

Indicador de resultado 2,- Número de incidentes de protección			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Número
	Meta cuatrianual	2	Número
	Valor absoluto	2	Número
	Meta Anual	2	Número
Meta Semestre 1:	1		Número
Meta Semestre 2:	1		Número

Nota: La cofiguración del indicador es discreto y el periodo de cumplimiento es semestral.

Tabla 1,8 Matriz para Elaborar la Programación Anual de la Política Pública (Desglose Meta Semestral) Anexo 2.2

Programación Anual de la Política Pública

Objetivo Estratégico Institucional 3.- Reducir la contaminación ambiental en la instalación portuaria .

Indicador de resultado 1,- Número de Kilogramos de recolección de desechos sólidos no peligrosos			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Kilogramos
	Meta cuatrianual	970	Kilogramos
	Valor absoluto	970	Kilogramos
	Meta Anual	980	Kilogramos
Meta Semestre 1:	1000		Kilogramos
Meta Semestre 2:	980		Kilogramos

Nota : Las metas semestrales estan dadas al comportamiento mensual no son acumulativas, ya que la configuración del indicador es discreto. Las cantidades de desechos sólidos que se recolectan y evacuan en el primer semestre son superiores al segundo semestre dada a la temporada alta en el manejo de carga que se movilizan por la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar.

Indicador de resultado 2,- Porcentaje de contaminación sonora (dBA)			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Porcentaje
	Meta cuatrianual	0,70	Porcentaje
	Valor absoluto	0,70	Porcentaje
	Meta Anual	0,70	Porcentaje
Meta Semestre 1:	0,70		Porcentaje
Meta Semestre 2:	0,70		Porcentaje

Nota: Las metas semestrales estan dadas al periodo de cumplimiento y no es acumulativa, el indicador es discreto. y mide los niveles de presión sonora producidos en ambientes externos. Nivel máximo permitido para la instalación portuaria.

Indicador de resultado 3,- Porcentaje de partículas de gases disueltas presentes en el aire (ppm)			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Porcentaje
	Meta cuatrianual	0,50	Porcentaje
	Valor absoluto	0,50	Porcentaje
	Meta Anual	0,50	Porcentaje
Meta Semestre 1:	0,50		Porcentaje
Meta Semestre 2:	0,50		Porcentaje

Nota: Las metas semestrales esta dadas al periodo de cumplimiento y no son acumulativas, el indicador es discreto y mide el nivel de contaminación por la cantidad de residuos de polvo, arenas y materiales virulentos, que afectan el sistema respitario, dentro de la instalación portuaria. las metas son Niveles máximo permisible .

Indicador de resultado 4,- Porcentaje de partículas de hidrocarburos disueltas en el agua (ppm)			
Desglose anual meta	Línea Base	0	Porcentaje
	Meta cuatrianual	0,281	Porcentaje
	Valor absoluto	0,281	Porcentaje
	Meta Anual	0,280	Porcentaje
Meta Semestre 1:	0,280		Porcentaje
Meta Semestre 2:	0,280		Porcentaje

Nota: Las metas semestrales esta dada al periodo de cumplimiento y no son acumulativas, el indicador es discreto y busca medir las cantidades de hidrocarburos totales de petróleo que se descargan al mar, las metas son Niveles máximo permisible.

Nota 1: No son metas acumulativas, deben cumplirse y finalizar cada año.

Nota 2: El establecimiento del Modelo de Gestión de APPB, parte de la suscrpción del Contrato de Gestión Delegada en Alianza Pública Privada entre YILPORTECU y APPB.

Nota 3: No se consideró linea base, dado que la configuración de los indicadores es discreto, tienen un comportamiento variable en el año y las metas no son acumulativas plurianual, deben cumplirse y finalizar en cada periodo.

INVERSION EJECUTADA Y PROYECTADA EN PRIMERA FASE DE DESARROLLO - YILPORTECU S.A.

AÑOS	TOTAL PY	PRIMERA FASE	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	ANEXO NO. 03
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INVERSIONES OBRA CIVIL	**382,174,025.28**	**234,252,694.00**	**1,934,237.12**	**16,733,888.88**	**7,266,691.02**	**18,250,610.76**	**23,126,163.31**	**84,360,647.72**	**46,479,166.80**	**1,480,000.00**	**51,132,221.46**	**257,781,365.90**
DESARROLLO DE PROYECTOS	**9,736,399.28**	**1,707,326.00**	**1,098,922.76**	**706,526.64**	**22,361.40**	**27,872.00**	**137,527.64**	**8,210,000.00**	**0.00**	**0.00**	**250,000.00**	**8,029,135.28**
DRAGADOS Y TIERRAS	**22,198,775.00**	**22,198,713.00**	**824,101.86**	**15,766,659.02**	**5,657,683.42**	**0.00**	**8,210,000.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	**45,092,786.31**
Fiscalización, batimetría y licencia ambiental, estudio topográfico	855,837.00	855,775.00	273,624.75	379,998.00	102,636.16		49,652.12					
Dragado de las áreas anexas a los muelles de APPB a -14 m. de profundidad referidos al MLWS	15,787,891.00	15,787,891.00	550,477.11	15,386,661.02			87,875.52	8,210,000.00				
Dragado del canal de acceso al Puerto a -14.5 m. de profundidad referidos al MLWS	5,555,047.00	5,555,047.00			5,555,047.26							
Dragado del área de construcción muelle No.6 y canal de acceso a -16.5 referidos al MLWS		-										
INFRAESTRUCTURA	**350,238,851.00**	**210,346,655.00**	**11,212.50**	**260,703.22**	**1,586,646.20**	**18,222,738.76**	**22,988,635.67**	**76,150,647.72**	**46,479,166.80**	**1,480,000.00**	**50,882,221.46**	**204,659,444.31**
Implementación de la Fase I	176,000,000.00	898,383.00										
Fiscalización, supervisión de obras	4,271,240.00	3,900,000.00					1,678,533.95					
Construcción de Muelle No. 6	142,374,652.00	176,000,000.00				17,600,000.00	18,093,404.92	76,150,647.72	46,479,166.80			51,944,007.25
Construcción de Muelle No. 7											23,829,968.80	20,000,000.00
Rehabilitación muelle No. 3 y 4	24,000,000.00	24,000,000.00										
Reffer Racks		1,955,313.00					1,239,411.69					
Adecuación del Muelle 5	981,771.00	981,771.00			707,556.21	181,451.73	300.00					
Monitoreo Plan Ambiental de Obras	1,450,762.00	1,450,762.00		139,614.85	341,762.25	275,047.27	473,754.01					
Reabilitación de a la Bodega 1 y 2	234,000.00	234,000.00										
Reabilitación de la Bodega 12	26,500.00	26,500.00										
Cerramiento Electrico	350,000.00	350,000.00										
Otras Obras menores	549,926.00	549,926.00	11,212.50	121,088.37	537,327.74	166,239.76	1,503,231.10					114,767,689.72
Construcción Muelles de prácticos, Poso para Extraer Agua, Repotenciación del Sistema de basculas, sistema de seguridad y reforzamiento de defensas de muelle de										1,480,000.00		
Oficinas centro operativo delegatario, Reforzamiento muelle marginal silos, patios, Escaner, Tanques, tanques y mantenimiento.											27,052,252.66	17,947,747.34
SUPERESTRUCTURA												
INVERSIONES EN EQUIPOS	**369,758,827.72**	**65,617,396.00**	**0.00**	**0.00**	**8,624,104.51**	**0.00**	**29,681,574.92**	**10,800,783.50**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	**159,025,831.14**
* GRUAS STS (6)	30,774,535.00	30,590,477.00					12,127,317.76		18,463,159.24			
** GRUAS RTG PATIO (18)	19,666,702.00	20,656,920.00					12,651,803.50	8,005,116.50				
GRUAS MOVILES (2)	230,593,820.72	8,138,974.00			7,962,386.21							
REMOLCADORES	7,000,000.00						4,902,453.66					
EQUIPOS AUXILIARES	7,557,629.00											
SISTEMAS INFORMATICOS	2,500,000.00											
OTROS EQUIPAMIENTO	71,666,141.00	6,231,025.00			661,718.30			2,795,667.00				
PLAN DE CONSERVACION Y MANTENIMIENTO												
TOTAL OBRA CIVIL+ INVERSIONES	**751,932,791.00**	**299,870,090.00**	**1,934,237.120**	**16,733,888.880**	**15,890,795.530**	**18,250,610.760**	**52,807,738.23**	**95,161,431.22**	**46,479,166.80**	**1,480,000.00**	**51,132,221.46**	**416,807,197.04**
												31/12/2021

* Nota: Los valores de inversión indicados podrán estar sujetos a modificación de acuerdo al avance de la Obra.

Nota 1: 2021: se reporta un valo de USD. 12.127.317,76 por dos grúas STS.

* Nota 2: 2022 se reporta un valor estimado de USD. 18.463.159,24 por 4 grúas STS. Sujeto a ajustes.

** Nota 3: 2021 se reporta el valor de USD. 7.738.183,47 por 6 gruas RTG mas un anticipo de USD. 4.913.620,030 por 12 grúas RTG.

** Nota 4: 2022 se reporta un valor estimado de USD. 8.005.116,50 por 12 grúas RTG. Sujeto a ajustes.

ELABORADO POR:		
Cargo	**Firma**	**Fecha**
Mgs. Elsy Valarezo Tobar	Firmado electrónicamente por: ELSY BEATRIZ VALAREZO TOBAR	30-03/2022
GESTIÓN DE PLANIFICACIÓN		

APROBADO POR:		
Cargo	**Firma**	**Fecha**
Ing. Aída García Gonzalez	Firmado electrónicamente por: AIDA RAQUEL GARCIA GONZALEZ	30-03/2022
GERENTE GENERAL, ENCARGADA		