

PERLOG

PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA

ECUADOR

Título: PEFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

ECUADOR

Depósito legal: If74320153203667

ISBN: 978-980-422-021-0

Editor: CAF

Vicepresidencia de Infraestructura

Antonio J. Sosa, Vicepresidente Corporativo

Autor: Rafael Farromeque Quiroz, Especialista Senior

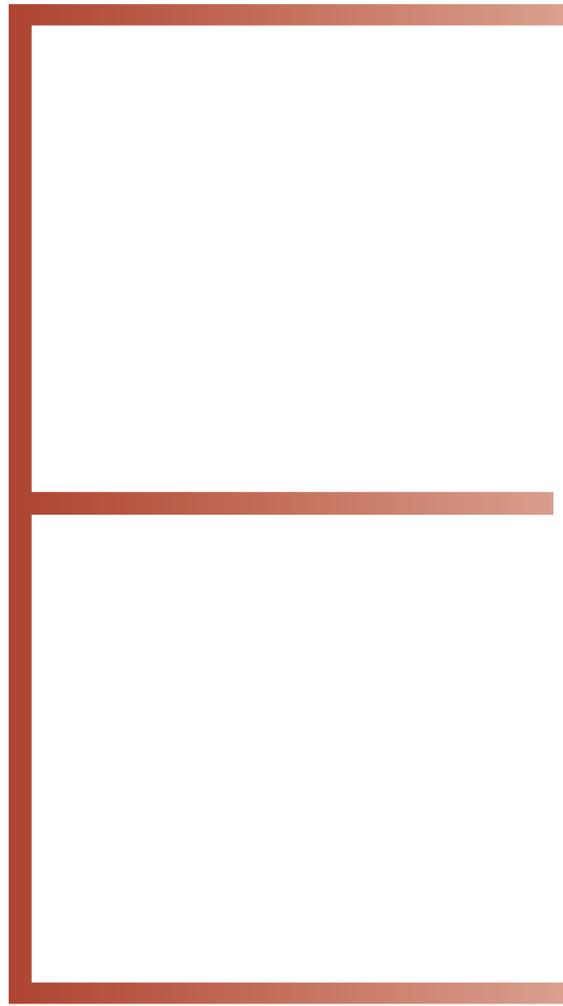
Colaboradores: Felipe Manchón Contreras, SPIM S.L.

Diseño gráfico e impresión: Gatos Gemelos Comunicación

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición oficial de CAF.

La versión digital de este libro se encuentra en: scioteca.caf.com

© 2016 Corporación Andina de Fomento Todos los derechos reservados



PERFIL LOGÍSTICO DE ECUADOR

EL PERFIL LOGÍSTICO DE ECUADOR EN EL MARCO DEL
PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

INTRODUCCIÓN AL PERFIL LOGÍSTICO DE ECUADOR

El Perfil Logístico de Ecuador en el marco del Perfil Logístico de América Latina (PERLOG)

CAF –Banco de Desarrollo de América Latina– apoya a los países de la región en el desarrollo de nuevos planes, proyectos y programas orientados a intervenir en todos los elementos que componen los sistemas logísticos nacionales.

En este contexto, CAF creó el **Programa de Desarrollo Logístico Regional para América Latina (CAF-LOGRA)** cuyo objetivo es identificar, analizar, promover, realizar y difundir proyectos y programas que contribuyan al desarrollo y desempeño competitivo de los sistemas logísticos nacionales en la región, en sus ámbitos económicos, sociales, sectoriales y medioambientales.

Como punto de partida, para **CAF-LOGRA** se elaboró el **“Perfil Logístico de América Latina” (PERLOG)** que aporta el análisis de la situación actual y el desarrollo potencial a futuro del Sistema Logístico Regional

Latinoamericano, bajo un enfoque de sistema logístico conformado por los siguientes elementos: infraestructura, servicios, procesos, sistemas de información, capacidades de gestión, institucionalidad y regulación.

En su primera etapa (2014), **PERLOG** se complementa con los perfiles logísticos más detallados de ocho países de la región (México, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Paraguay y Uruguay).

Para la elaboración del **Perfil Logístico de Ecuador** se utilizaron un conjunto de documentos, planes y análisis precedentes. Estos han sido sistematizados desde una óptica regional, estableciendo la referencia con los demás países estudiados, para así contribuir a avanzar en una visión integradora de la logística de América Latina.

Estructura del Perfil Logístico de Ecuador

Perfil socioeconómico
Página 5

Desempeño logístico
Página 12

Perfil de Comercio Exterior
Página 6

Formulación de ambiciones estratégicas
Página 13

Sistema Logístico de Ecuador
Página 8

Lineamientos estratégicos de Ecuador
Página 14

Estructura funcional de Ecuador
Página 10

Indicadores cumplimiento lineamientos estratégicos
Página 16

Hoja de ruta logística de Ecuador
Página 18

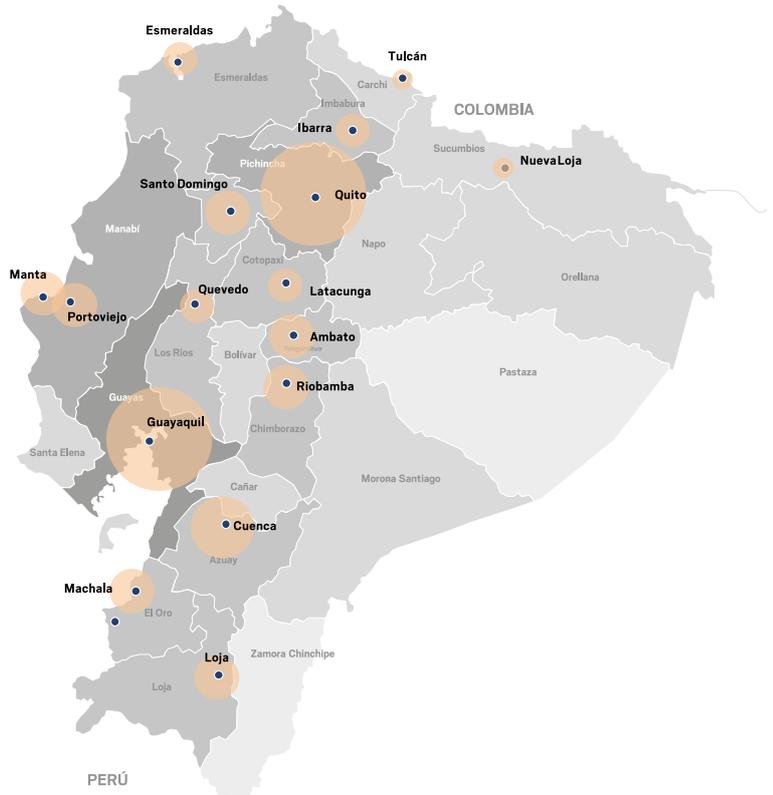
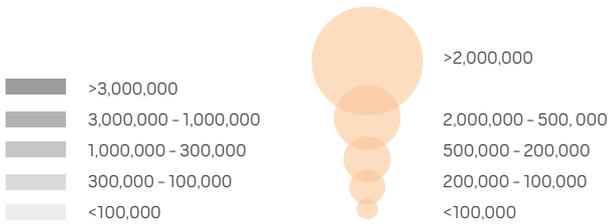
PERFIL SOCIOECONÓMICO DE ECUADOR

Territorio y población

País con gran diversidad geográfica, Ecuador cuenta con dos áreas urbanas de concentración demográfica y de actividad: Guayaquil y Quito.

En relación con América Latina, Ecuador es un país de extensión y población limitadas. Sus 14 millones de habitantes residen principalmente en las provincias de Guayas, Pichincha y Manabí. Las mayores concentraciones de población se encuentran en Quito y Guayaquil.

El país, de 283.561 km² de superficie y 2.237 km de costas, es atravesado de norte a sur por la Cordillera de los Andes, que deja en el lado este la Amazonía y en el oeste la región litoral.



Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

Economía

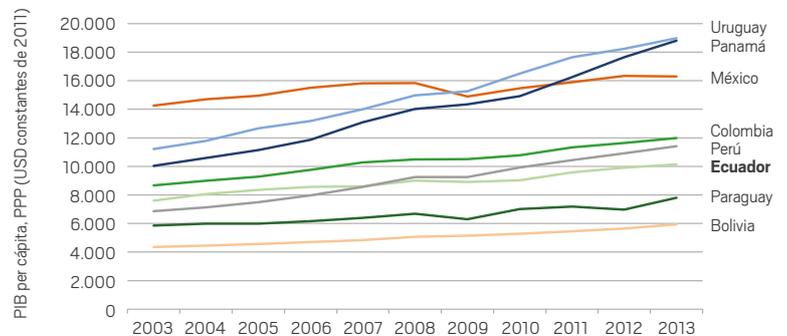
La economía de Ecuador depende en buena parte de la industria petrolera, aunque en los últimos años ha reducido esta dependencia.

La evolución del PIB ecuatoriano ha registrado un crecimiento anual del 4,85% durante el período 2003-2012. El sector servicios fue el que más aportó al PIB nacional, con alrededor de un 50,2% en peso, pero que se redujo progresivamente. El sector industrial tiene un valor cada vez mayor (40% en 2013), mientras que el sector primario solo aporta un 7,9% a la economía del país.

Ecuador es un país rezagado en clima de negocios para realizar inversiones.

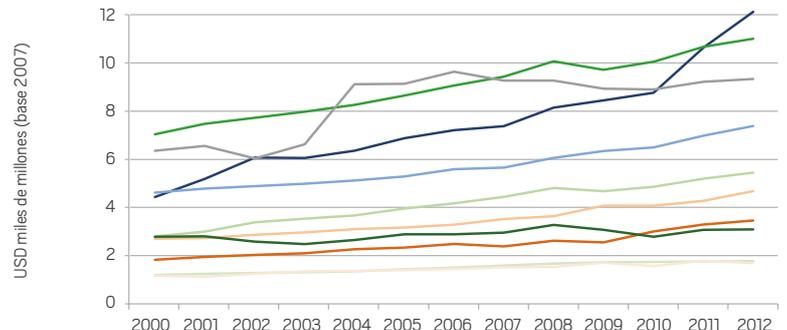
En el ranking Doing Business, Ecuador se ubica en la posición 135 de un total de 189 países en 2014, un nivel muy bajo, debido fundamentalmente a las trabas y regulaciones internas.

Evolución del PIB per cápita de Ecuador y países de la región



Fuente: Elaboración propia con base en WDI

Evolución del PIB constante por principales actividades productivas

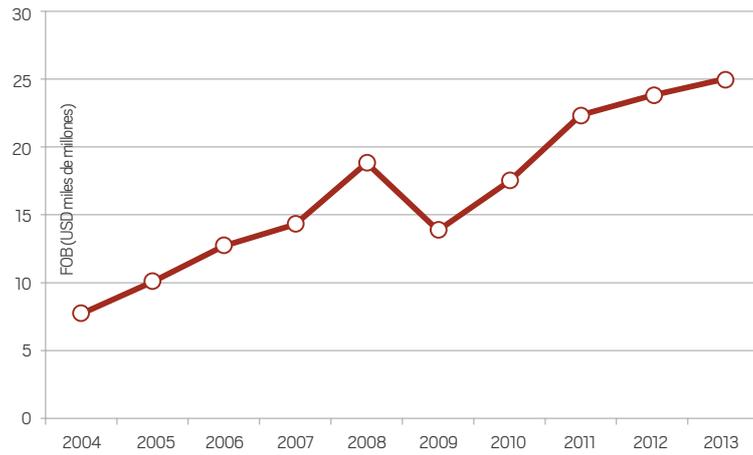


- Trabajos de construcción
- Comercio al por mayor y menor; y de reparación de vehículos y motocicletas
- Extracción de petróleo, gas natural y actividades de servicio relacionadas
- Servicios de transporte y almacenamiento
- Servicios prestados a las empresas y de producción
- Servicios administrativos del gobierno y para la comunidad en general
- Electricidad y agua, servicios de saneamiento y gas (exc de petróleo)
- Aceites refinados de petróleo y de otros productos
- Animales vivos y productos animales
- Banano, café y cacao

Fuente: Elaboración propia con base en Banco Central del Ecuador (BCE)

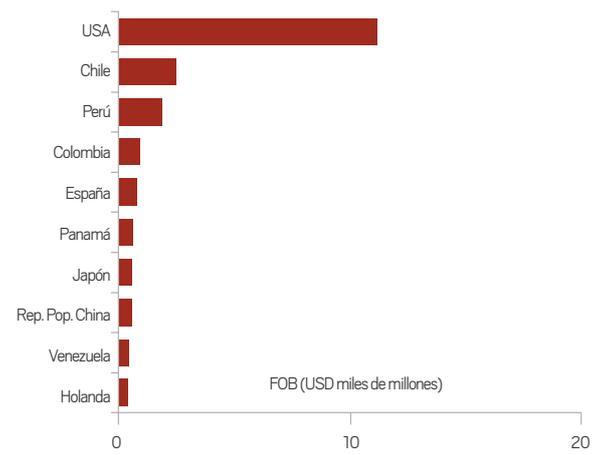
PERFIL DE COMERCIO EXTERIOR DE ECUADOR

Exportaciones de Ecuador hasta 2013

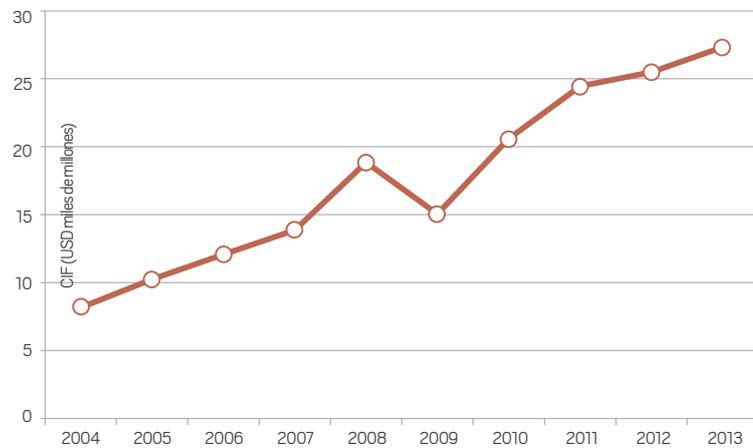


Fuente: Banco Central del Ecuador

Principales países, 2013

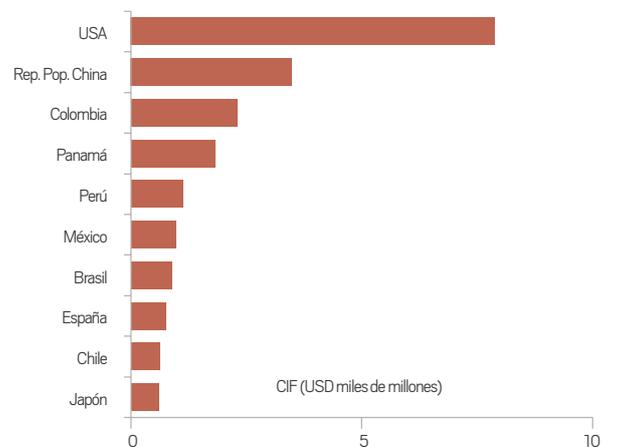


Importaciones de Ecuador hasta 2013

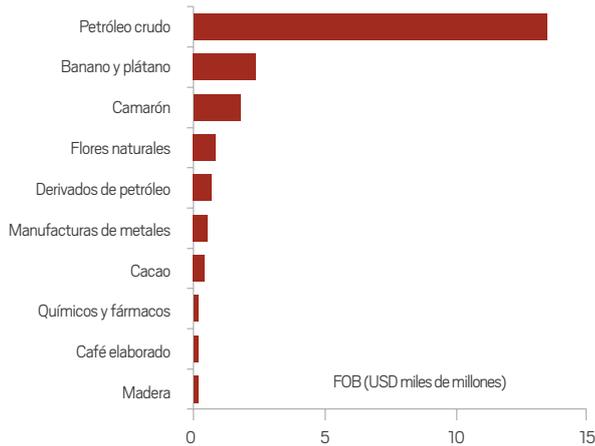


Fuente: Banco Central del Ecuador

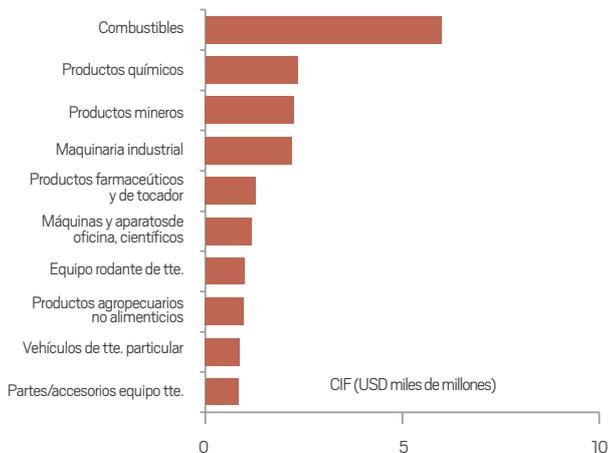
Principales países, 2013



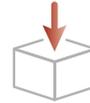
Principales productos, 2013



Principales productos, 2013



USD 24,9 miles de millones
Exportaciones 2013



USD 27,3 miles de millones
Importaciones 2013



16,4%
Crecimiento anual exportaciones 2003-2013



16,3%
Crecimiento anual importaciones 2003-2013



135
Ranking Doing Business 2014 (189 países)

El comercio exterior de Ecuador es ligeramente deficitario.

En 2013 el comercio exterior presentó un valor total de exportaciones de USD 24,95 miles de millones (FOB) y un valor de importaciones de USD 27,30 miles de millones (CIF).

Ecuador presenta una clara tendencia al alza en sus exportaciones. El petróleo crudo supuso alrededor de 53,8% del total de sus exportaciones en 2013.

Asimismo, los productos perecederos también tienen su importancia en las exportaciones, encabezados por el banano y plátano (9,5% del total), el camarón (7,2%), otros productos elaborados del mar (5,6%) y flores naturales (3,3%).

Casi la mitad del total de exportaciones de Ecuador se realizan a Estados Unidos.

Las importaciones ecuatorianas también han experimentado un crecimiento muy elevado, del 16,3% anual.

Los productos que mayor peso en valor tienen en las importaciones son los combustibles (21,9% del total importado), los productos químicos (8,6%), los productos mineros (8,2%) y la maquinaria industrial (8,1%).

Los principales países de los cuales Ecuador importa sus productos son Estados Unidos, China, Colombia y Panamá.

SISTEMA LOGÍSTICO DE ECUADOR

Pese a los avances en la inversión en los últimos años, Ecuador sigue teniendo déficits en infraestructura logística especializada.

El país requiere progresar en la inversión en infraestructuras viales y de soporte a las cadenas productivas, redes comerciales y oferta diversificada de servicios logísticos de valor añadido.

Infraestructuras lineales

Ecuador ha realizado una fuerte inversión en carreteras en los últimos años. El Plan Maestro de Transporte prevé importantes mejoras al 2017.

El eje vial estructurante nacional está representado por la Panamericana, de 1.400 km, que atraviesa el país de norte a sur, uniendo Quito con Tulcán (frontera con Colombia) y Macará (frontera con Perú).

El país adolece de una red de carreteras secundarias y terciarias en condiciones para el transporte de carga. Esta situación está intentando ser mitigada con actuaciones promovidas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como la mejora de 1.731 km de carretera con horizonte 2017.

La infraestructura de la red ferroviaria no se encuentra preparada para el transporte de mercancías.

Su desarrollo ha sido prácticamente nulo en los últimos años, a pesar de que en sus orígenes constituyó el mejor medio de transporte y el principal medio de comunicación entre el interior y la costa.

El eje fluvial Manta-Manaos: una opción de futuro, aún insuficientemente desarrollada.

El eje comercial exterior Manta-Manaos (área metropolitana de 2,3 millones de habitantes) en Brasil, es, hasta ahora, una conexión no consolidada. Sin embargo, se hacen algunos envíos fluviales, con las dificultades que supone tratar de potenciar un eje fluvial en un mercado que tiene las conexiones comerciales bastante organizadas por el lado brasileño.

Infraestructuras nodales

Ecuador es uno de los países con menor índice de conectividad marítima de América Latina y el Caribe (ALC).

Ecuador cuenta con cuatro zonas portuarias, todas ellas localizadas en el Pacífico, mientras que los puertos fluviales se posicionan en la zona amazónica del país, a la vera de los principales ríos.

El Puerto de Guayaquil, en la provincia de Guayas, es el de mayor movimiento de cargas en el país con 1,5 millones de TEUs en el año 2012. A pesar de que ha logrado duplicar su volumen de TEUs entre 2008 y 2012, las limitaciones del transporte terrestre influyen también en una baja conectividad marítima, ya que se hace poco atractivo e inviable atraer cargas en tránsito para abastecer la región.

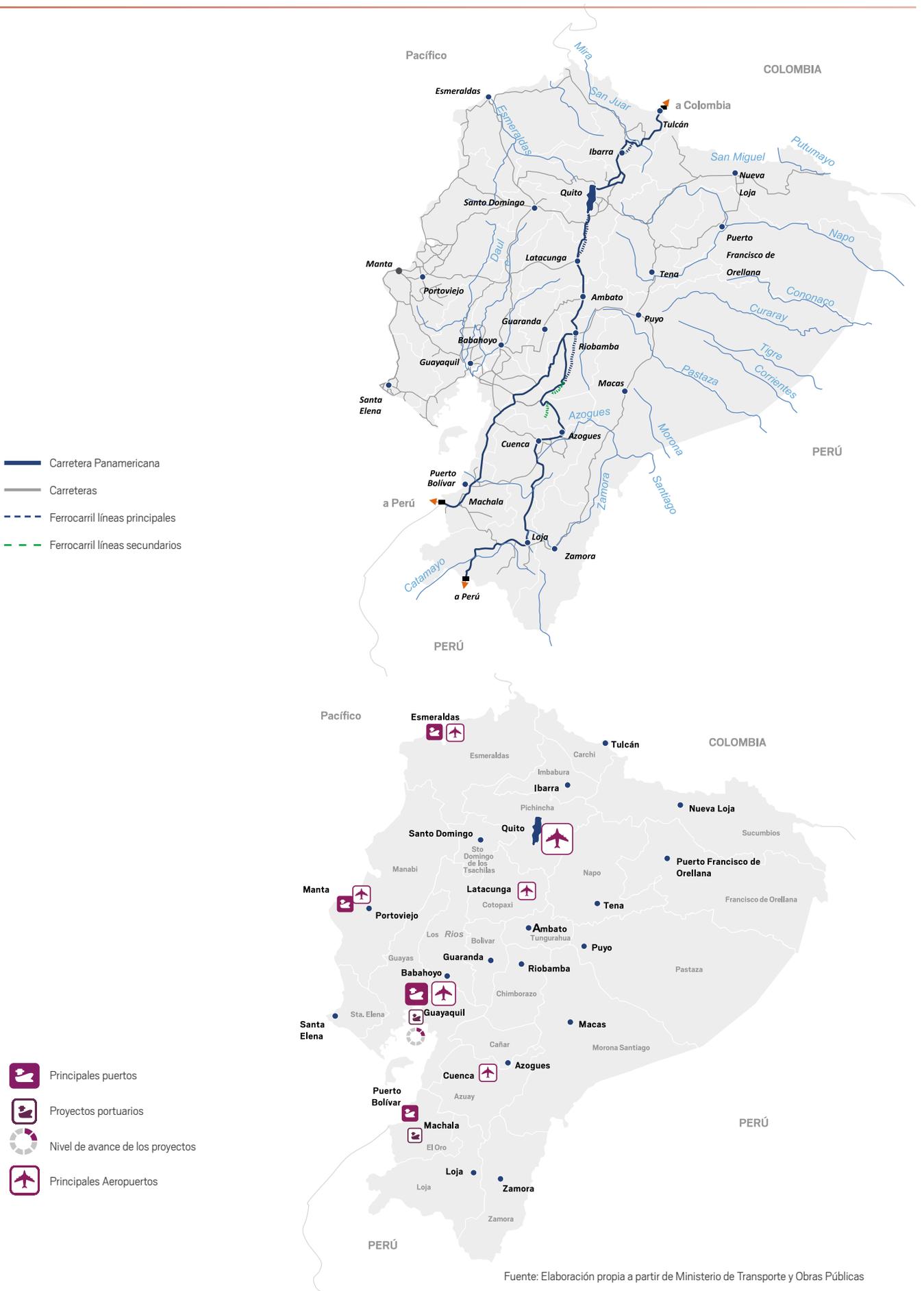
En la actualidad se está analizando la idoneidad de la reubicación del puerto de Guayaquil, mientras el puerto de Manta se encuentra en proceso de ser concesionado.

La carga aérea está basada, principalmente, en la exportación de flores.

El aeropuerto de Quito concentra el 90% de este tráfico, con un movimiento de cargas con 176.000 toneladas en 2012. La logística de la exportación de flores es un hándicap al buen posicionamiento de este producto nacional en el exterior, dado que existe un desbalance entre exportaciones e importaciones.

En la actualidad no existe ninguna plataforma logística en funcionamiento en Ecuador, pero se encuentran varios proyectos en curso.

El Plan Nacional de Infraestructura Logística de 2011 propone la implementación de una red de plataformas logísticas en Ecuador con diferente tipología. Actualmente existen en ese país un total de 13 empresas administradoras de zonas francas.



Fuente: Elaboración propia a partir de Ministerio de Transporte y Obras Públicas

ESTRUCTURA LOGÍSTICA FUNCIONAL DE ECUADOR

Nodos logísticos

Nodo primario nacional: domina la logística del país.

Guayaquil y Quito.

Nodos intermedios de distribución: actúan como ámbitos intermedios entre los nodos primarios y secundarios.

Cuenca y Manta.

Nodos de comercio exterior: puertos, aeropuertos y centros fronterizos con flujos de comercio estables y significativos.

- Nodos portuarios de **Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Machala.**
- Nodo aeroportuario: **Quito.**
- Nodos transfronterizos de **Tulcán y Huaquillas.**

Ámbitos logísticos

Ámbito logístico nacional: las relaciones logísticas más potentes del país se estructuran de la costa a la sierra, entre Guayaquil y Quito, abarcando Cuenca, en el valle interandino de la sierra sur ecuatoriana.

Ámbitos logísticos secundarios: están encabezados por Quito y los núcleos urbanos de Latacunga, Ambato, Santo Domingo de los Tsáchilas e Ibarra. Manta, conjuntamente con Guayaquil y Machala, conforman un ámbito logístico, al igual que los nodos de Cuenca y Loja.

Corredores logísticos

Corredores estructurantes de carácter nacional: El corredor más representativo es la conexión Quito-Guayaquil para el intercambio de mercancías y su interrelación con los nodos de comercio exterior.

Corredor Norte-Sur: estructura el país a través de la sierra andina y une Macara (frontera con Perú) con Tulcán (frontera con Colombia), conectando Quito con los dos países vecinos.

La estructura logística de Ecuador estaría constituida por los siguientes sistemas:

La actividad logística de Ecuador está centralizada únicamente en los nodos de Quito y Guayaquil, así como en el corredor logístico entre ellos.

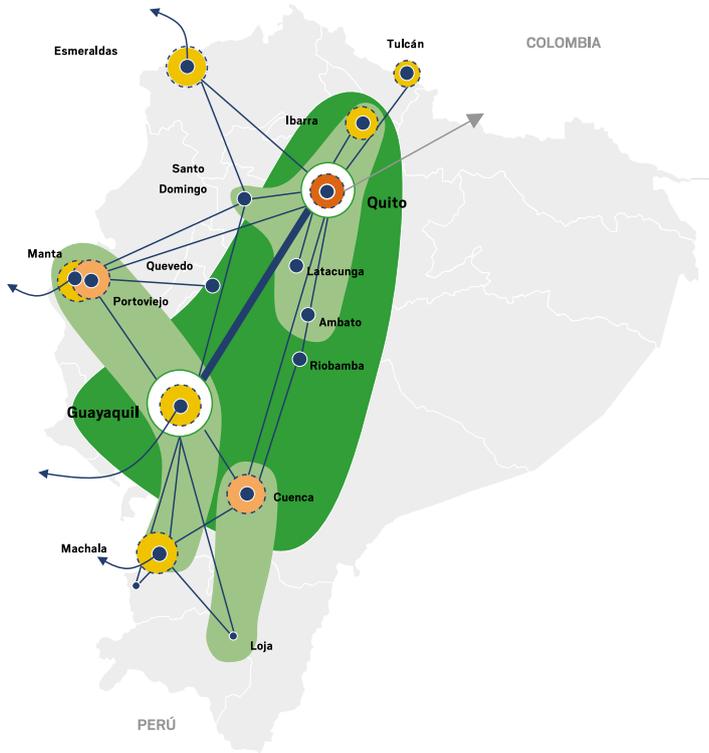
En el resto del país tienen relevancia el sector agropecuario (generalizado en las provincias de costa y sierra), el pesquero (provincias costeras) y el petrolero (Amazonía).

Nodo logístico de Quito: este ámbito central ha tejido un conjunto de relaciones logísticas con

el resto de ámbitos del país. Su aeropuerto es el que moviliza la mayor parte de la carga de exportación.

Nodo logístico-portuario de Guayaquil: concentra una importante base manufacturera en el país, tal como se ha comentado en las secciones anteriores. Además, canaliza el flujo marítimo de comercio exterior, ya que es el único puerto del país que moviliza contenedores de forma relevante.

Nodos logísticos, relaciones funcionales y ámbitos logísticos



Nodos logísticos

- Nodos primarios
- Nodos emergentes
- Nodos intermedios de distribución
- Nodos de comercio exterior
- Nodos de comercio portuario
- Nodos de comercio aeroportuario
- Núcleos urbanos

Ámbitos logísticos a escala nacional

- ▬ Ámbitos logísticos de escala nacional
- ▬ Ámbitos logísticos regionales

Relaciones funcionales

- ▬ Relaciones principales
- ▬ Relaciones secundarias
- - - - Ejes en desarrollo

Corredores funcionales



Nodos logísticos

- Nodos primarios
- Nodos emergentes
- Nodos intermedios de distribución
- Nodos de comercio exterior
- Nodos de comercio portuario
- Nodos de comercio aeroportuario
- Núcleos urbanos

Corredores logísticos

- ▬ Corredores domésticos

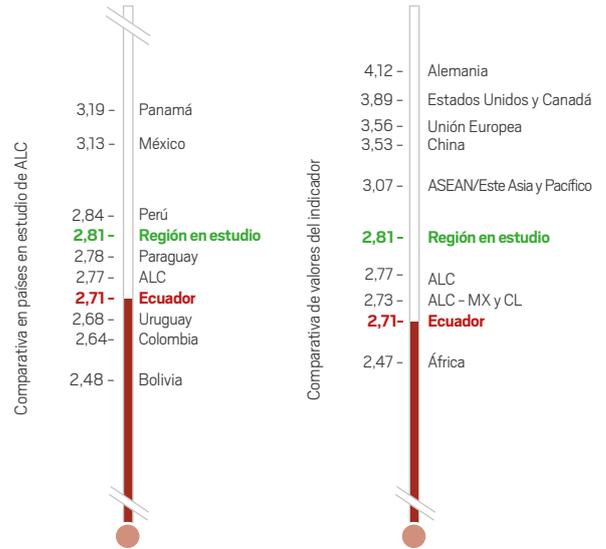
Fuente: Elaboración propia con base en la revisión y consulta de varias fuentes

DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE ECUADOR

Ecuador obtiene valores relativamente bajos respecto a los principales índices logísticos internacionales.

Posición comparativa de Ecuador respecto al indicador Índice de Desempeño Logístico (LPI)

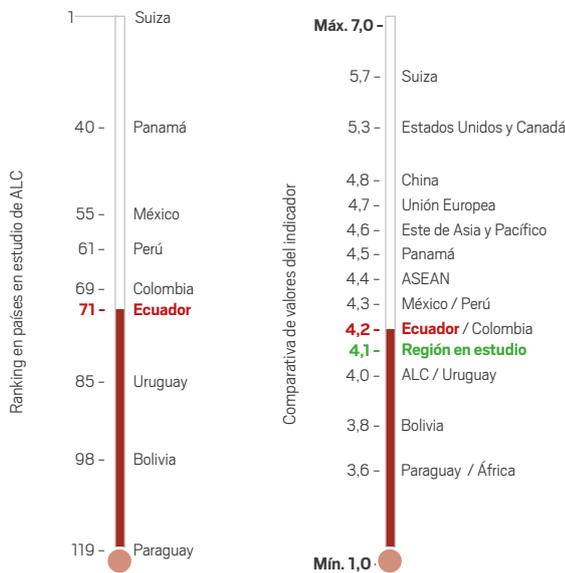
Índice de Desempeño Logístico (LPI)-2,71 (2014): Ecuador presenta un valor relativamente bajo, cercano al LPI de América Latina y el Caribe (ALC) (2,77), pero bastante lejos de las puntuaciones de las principales regiones a escala mundial. Su evolución, tras un despunte en 2010, busca la estabilización, pero podría disminuir en 2014. Las bajas puntuaciones están condicionadas por la inexistencia de economías de escala y el desbalance de importaciones y exportaciones, a la vez que por una muy deficiente conectividad interna.



Fuente: Elaboración propia con base en WDI (BM)

Posición comparativa de Ecuador respecto al indicador Índice de Competitividad Global (GCI)

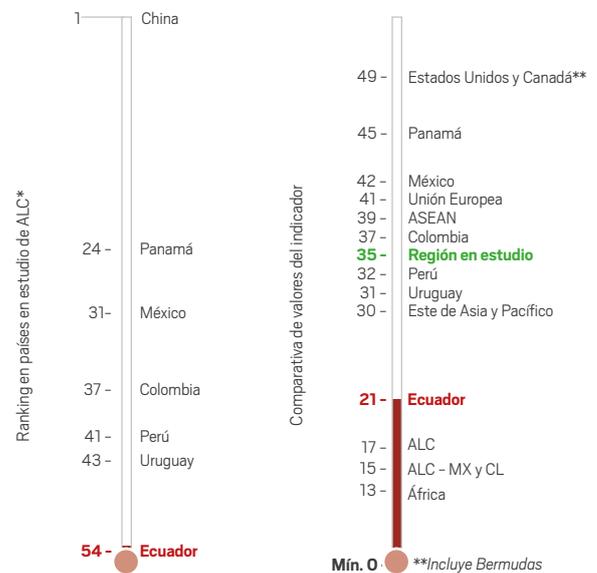
Índice de Competitividad Global (GCI)-4,178 (2013): Ecuador se coloca en una 71ª posición a escala mundial, por encima de la media de América Latina y el Caribe (ALC) (4,011). No obstante, zonas como ASEAN, Este de Asia y Pacífico, y la Unión Europea se posicionan con valores superiores.



Fuente: Elaboración propia con base en World Economic Forum.

Posición comparativa de Ecuador respecto al indicador Índice de Conectividad Marítima (LSCI)

Índice de Conectividad Marítima (LSCI) – 21,74 (2013): Ecuador presenta un desempeño bajo, colocándose en una 54ª posición en el ámbito mundial. Es el país que tiene menor conectividad marítima a escala regional.



*No existen datos para Paraguay y Bolivia

Fuente: Elaboración propia con base en WDI y UNCTAD data center

FORMULACIÓN DE AMBICIONES LOGÍSTICAS DE ECUADOR

Ambición estratégica de Ecuador¹

Reforzar su base logística nacional para aspirar a medio plazo a atraer tráficos e inversiones de su entorno regional, con el desarrollo del eje Manta-Manaos.



Visión estratégica

Tras la gran mejora en el desarrollo de las infraestructuras en los últimos años, Ecuador deberá dar un impulso a las infraestructuras logísticas especializadas (plataformas y agrocentros) y a la modernización de su sector de transporte automotor. Al mismo tiempo debe reforzar el carácter estructurante

del eje Quito-Guayaquil, para diversificar su base exportadora y la calidad de sus servicios logísticos. También, aspirar a medio plazo a atraer tráficos e inversiones de su entorno regional, de manera muy especial con el desarrollo del eje Manta-Manaos.

Avances y oportunidades de Ecuador en los tres niveles de ambición:

Respecto al Nivel 1 – competitividad interna-país	Respecto al Nivel 2 – estrategias de tráficos	Respecto al Nivel 3 – estrategias de <i>hub</i> logístico
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo infraestructural (vialidad y aeropuertos, principalmente) en los últimos años. Rezago en la promoción de zonas logísticas especializadas. Oportunidad para el desarrollo de servicios logísticos y de transporte de valor añadido. 	<ul style="list-style-type: none"> Ecuador no ha desarrollado esquemas de trasbordo y actividades conexas. Existe la voluntad del gobierno de desarrollar el eje Manta-Manaos. 	<p>Ecuador no ha incursionado todavía en este nivel de ambición logística, si bien, en términos de planificación, se visiona como estrategia a futuro.</p>

Posicionamiento estratégico de Ecuador

<ul style="list-style-type: none"> Ecuador tiene todavía un recorrido amplio de mejora de su logística interna nacional, tanto la básica como la de valor añadido, antes de poder aspirar a desempeñar un rol de conexión logística subregional. 	<p>Principales retos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Seguir fortaleciendo su conectividad interna de país (fundamentalmente por carretera) y desarrollar servicios e infraestructuras de valor añadido. Poner las bases de una estrategia de trasbordos, en toda la cadena y corredores con potencial de futuro, en su extremo del Pacífico, en la conexión interna terrestre y en su conexión amazónica.
---	--

Nota1: El concepto de ambiciones estratégicas, con tres niveles y dos subniveles, se encuentra definido en el documento IDEAL 2013 y se adopta como criterio general en el Perfil Logístico Regional de América Latina (PERLOG).

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE ECUADOR

PERLOG ha definido –en el despliegue estratégico a escala regional y de cada país– un sistema de 18 lineamientos, agrupados en cuatro grandes ejes o bloques estratégicos.

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Ecuador

1. Planificación e institucionalización logística

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a dotar a todos los países de la región de instrumentos de planificación logística integrada. La “Estrategia para reforzar la logística interna y la facilitación del comercio exterior (2010)” define las líneas básicas de intervención en el sector, que vienen siendo desarrolladas.
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema institucional compatible para la logística en todos los países de la región. En Ecuador es preciso avanzar en la institucionalidad para la implantación de la Política Nacional de Logística en el desarrollo de plataformas logísticas y agrocentros.
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la formación y capacitación logística y los sistemas de progresión, así como la divulgación del conocimiento logístico. Ecuador deberá avanzar en la implementación de los planes y programas de capacitación previstos en la Política Nacional de Logística.

2. Desarrollo del sistema logístico

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema portuario articulado con un <i>hub</i> global y varios <i>hubs</i> regionales, con especial capacidad para la relación con Asia. Desarrollar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD–SSS) como un modo básico de articulación logística regional a medio y largo plazo. Ecuador deberá desarrollar una visión estratégica a largo plazo del sistema portuario nacional.
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Planificar y estructurar la relación logística terrestre entre los puertos y su hinterland, con infraestructuras (ZALes, puertos secos), corredores intermodales y procesos eficientes. Ecuador deberá articular estrategias logísticas integrales de “lado tierra” portuario, empezando por el Puerto de Guayaquil.
2.3 Fomento de la integración e intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar la intermodalidad ferroviaria, impulsando la integración de redes y las conexiones con los principales puertos y nodos (con plataformas intermodales), a la vez que los tránsitos internacionales. Ecuador aún tiene que definir las bases de un sistema ferroviario de carga nacional.
2.4 Potenciamiento y competitividad en corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> Estructurar los principales corredores logísticos, mediante un sistema de infraestructuras, servicios y soluciones tecnológicas, para optimizar la prestación de los servicios logísticos y de comercio internacional. La eficiencia de todo el sistema logístico ecuatoriano pasa por la estructuración de la logística en su eje-corredor Quito–Guayaquil.
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Potenciar y aprovechar el transporte fluvial en la articulación logística subregional, mediante inversiones en infraestructuras, servicios y procesos. La planificación logística nacional incluye iniciativas de puertos fluviales fronterizos, así como el potenciamiento del eje Manta–Manaos, todos ellos a medio plazo.
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Articular un sistema de <i>hubs</i> regionales de carga aérea, con proyectos integrados colaborativos de infraestructuras (centros de carga aérea), servicios y procesos. Ecuador necesita la promoción de esquemas de exportación aérea más competitivos.

En negro: Orientaciones estratégicas para la región

En terracota: Orientaciones estratégicas para Ecuador

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Ecuador:

3. Desarrollo de logística básica y sostenible

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Promover la eficiencia y competitividad sistemática del sector de carga por carretera, mediante estrategias sistémicas que incorporen infraestructuras de servicios (redes de <i>truck centers</i>), formación, regulación, fomento de servicios avanzados, etc. Uno de los ejes fundamentales de actuación en Ecuador es la modernización del sector Transporte Automotor de Carga con políticas integrales. Ecuador precisa la implementación de planes y programas definidos en la Política Nacional de Logística.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Promover planes integrales de logística urbana en el sistema de ciudades de la región, principalmente en ciudades medias y grandes áreas metropolitanas, con sistemas de plataformas de distribución urbanas y metropolitanas. En la línea de planificación logística de las principales áreas metropolitanas deben desarrollarse los planes logísticos de Quito y Guayaquil.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar sistemas de apoyo a la logística agroalimentaria tanto en origen (redes de agrocentros) como en destino (plataformas logístico-alimentarias de distribución). Ecuador deberá prestar apoyo al surgimiento de nuevos negocios de transformación manufacturera, especialmente para la producción agropecuaria y pesquera, con la implementación de la Red Nacional de Agrocentros.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir con soluciones logísticas específicas a la articulación de territorios menos desarrollados, principalmente aquellos con presencia indígena significativa. Ecuador deberá incrementar la accesibilidad a los territorios menos integrados, en especial los fronterizos con Colombia.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Promover la concentración logística mediante la planificación territorial integrada, respetuosa con el medioambiente. Dentro del planeamiento logístico metropolitano, Ecuador deberá impulsar la planificación logística territorial sustentable.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar el desarrollo progresivo de proyectos y servicios de logística inversa, vinculados a las grandes metrópolis y a los principales clústeres estratégicos de la región. En Ecuador, la logística inversa deberá apoyarse también en el marco del planeamiento logístico metropolitano.

4. Logística de comercio internacional

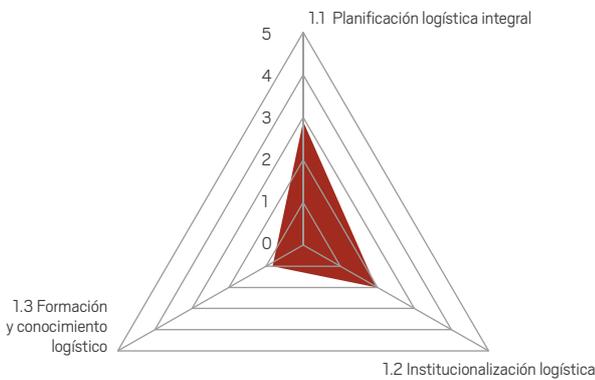
Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Apoyar el desarrollo del comercio internacional en los clústeres estratégicos de la región mediante soluciones integrales, con plataformas logísticas de apoyo a clústeres (plataformas especializadas con servicios logísticos a un determinado clúster), eficiencia de servicios, agilización de procesos y estrategias comerciales colaborativas. Ecuador deberá potenciar las posibilidades de los rubros alimentarios de valor añadido.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a la agilización de los tránsitos en frontera mediante proyectos integrados de infraestructuras logísticas, procesos y servicios. Ecuador cuenta con un programa de mejora de sus pasos fronterizos.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la gestión integral de las cadenas de comercio internacional, estratégicas de cada país, con presencia y decisión en los destinos comerciales, así como con el apoyo a la creación de grandes operadores logístico-comerciales regionales. Ecuador debe promover el aumento de los estándares de servicio, con costos más competitivos, fortaleciendo a los exportadores y potenciando el mercado de Manaos en el largo plazo.

INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS (INDILOG)

El Perfil Logístico incluye un sistema de indicadores para la monitorización del **Nivel de Cumplimiento de los Lineamientos Estratégicos de la Logística Regional a Largo Plazo (INDILOG)** definidos en PERLOG, en una escala de 1 a 5 en cada uno de los lineamientos estratégicos.

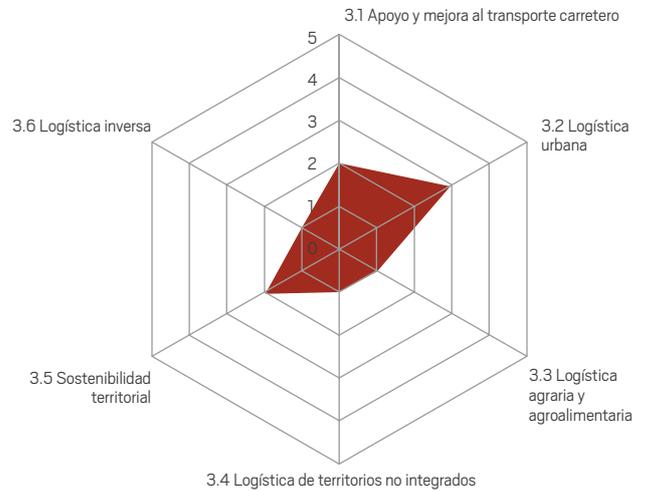
Línea Base del INDILOG en Ecuador

1. Planificación/institucionalización logística: 2,00



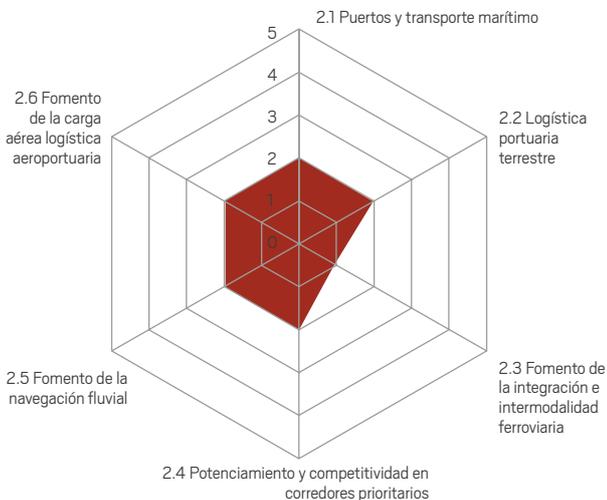
En este indicador, Ecuador presenta un valor intermedio, con la estrategia formulada y la institucionalización en proceso. Ecuador adolece de rezago en la formación logística.

3. Desarrollo del logística básica y sostenible: 1,33



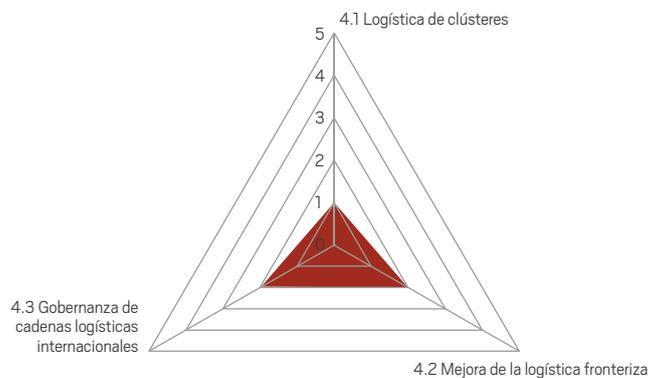
Ecuador tiene un valor ligeramente menor al de la media de los países analizados, en relación con este grupo de indicadores, con avances en el sector carretero y de logística agraria.

2. Desarrollo del sistema logístico: 1,83



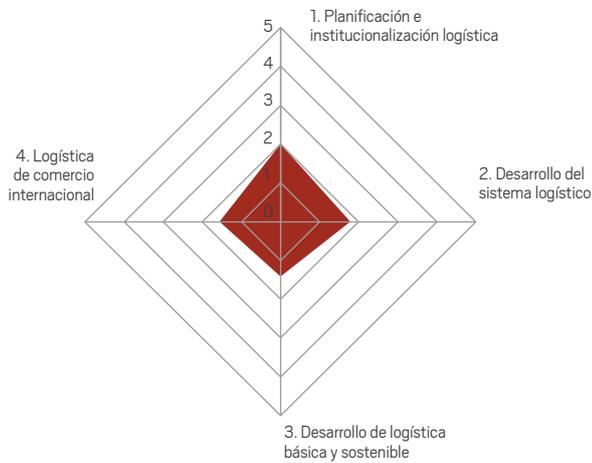
Ecuador es el país que ofrece el valor de línea base más bajo del grupo respecto a estos indicadores, con una estrategia portuaria inicialmente formulada, pero también con desequilibrios internos.

4. Logística de comercio internacional: 1,66



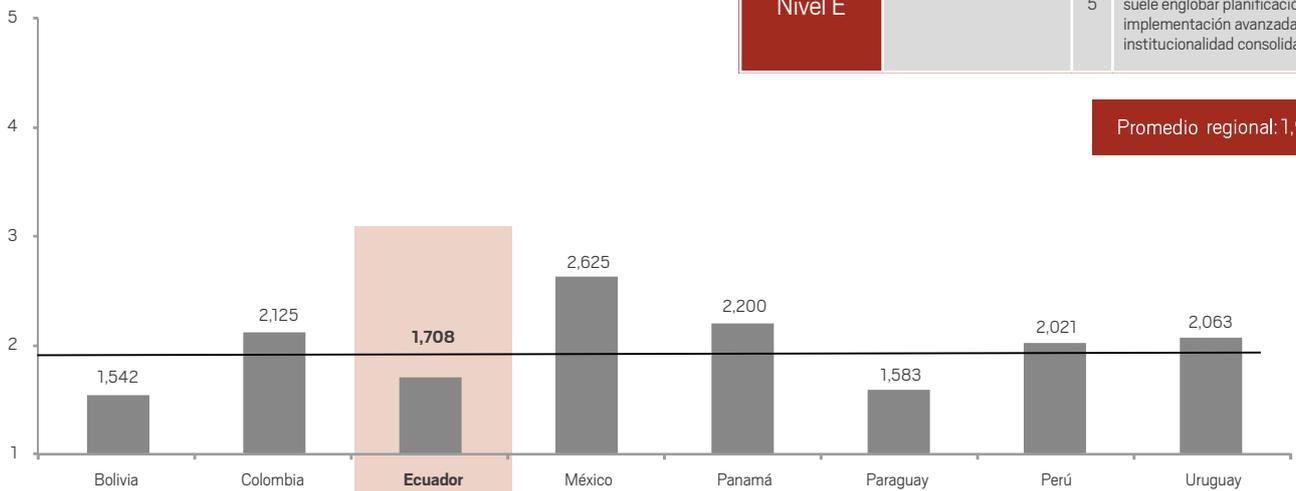
Ecuador presenta, respecto a este grupo de indicadores, una línea base inferior a la media, sin iniciativas de clústeres, pero sí en el terreno de la logística fronteriza e internacional.

Indicador cumplimiento lineamientos: 1,71



Ecuador presenta, en este conjunto de países, un nivel de línea base inferior a la media.

Comparativa del INDILOG entre países del PERLOG Fase 1



Niveles de cumplimiento de INDILOG			
Nivel A	básico	1	Sin iniciativas y planificación en el sector logístico o área correspondiente.
Nivel B	de iniciación	2	Representa un nivel con actuaciones o planes iniciales, pero no consolidados ni articulados.
Nivel C	de maduración	3	Conlleva planes integrales ya formulados, con apoyo público y/o privado firme, o alguna actuación relevante del sector ya decidida o en ejecución.
Nivel D	avanzado	4	Avanzado desarrollo de la planificación, o de la implementación de políticas y actuaciones significativas en el sector correspondiente.
Nivel E	de excelencia	5	Mayor nivel de cumplimiento del desarrollo estratégico, que suele englobar planificación, implementación avanzada e institucionalidad consolidada.

Promedio regional: 1,983

HOJA DE RUTA LOGÍSTICA DE ECUADOR

Retos para avanzar en la ambición estratégica de Ecuador

Como resumen final, el siguiente cuadro recoge la síntesis de las líneas de avance hacia la ambición estratégica en Ecuador, definiendo las principales estrategias por lineamiento a partir de la situación actual.

1. Planificación e institucionalización logística			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Formulada la estrategia logística nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> La “Estrategia para reforzar la logística interna y la facilitación del comercio exterior (2010)” define las líneas básicas de intervención en el sector. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de la “Estrategia para reforzar la logística interna y la facilitación del comercio exterior (2010)”.
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> En proceso de institucionalización logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Avanzar en la institucionalidad para el desarrollo de plataformas logísticas y agrocentros. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de una comunidad logística online. Institucionalización público-privada del desarrollo de plataformas logísticas. Mejora del marco regulatorio, con criterios de competitividad.
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Sin una planificación ni programas de formación logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de los planes y programas de capacitación previstos en la Política Nacional de Logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional de Formación del Sector Empresarial Logístico. Participación en el Programa Regional de Formación Logística.
2. Desarrollo del sistema logístico			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Formulada inicialmente una estrategia de desarrollo de un <i>hub</i> portuario nacional. Sin estrategia de desarrollo del TMCD formulada. 	<ul style="list-style-type: none"> Visión estratégica a largo plazo del sistema portuario nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Planificación del Puerto Posorja.
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Formulada la necesidad de la ZAL de Guayaquil. 	<ul style="list-style-type: none"> Zona de Actividades Logísticas de Guayaquil. 	<ul style="list-style-type: none"> Zona de Actividades Logísticas de Guayaquil.
2.3 Fomento de la intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> Sin estrategias formuladas. 	<ul style="list-style-type: none"> Incorporar este modo al sistema logístico nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Definir las bases de un sistema ferroviario de carga nacional.
2.4 Potenciamiento de corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> Corredor prioritario: eje Quito-Guayaquil. 	<ul style="list-style-type: none"> Potenciamiento del eje Quito-Guayaquil. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Corredores Inteligentes. Corredor Prioritario: el eje Quito-Guayaquil.
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Formulada la necesidad de potenciar puertos fluviales fronterizos. 	<ul style="list-style-type: none"> Puertos fluviales fronterizos. Potenciamiento del eje Manta-Manaos 	<ul style="list-style-type: none"> Definir las bases de una estrategia de potenciamiento de este eje.
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Sin una estrategia nacional de carga aérea articulada, con iniciativas parciales. 	<ul style="list-style-type: none"> Promoción de esquemas de exportación en aéreas más competitivas 	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de diversificación de la carga aérea en Ecuador.

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

3. Desarrollo de logística básica			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Con aplicaciones de políticas no articuladas. 	<ul style="list-style-type: none"> Modernización del sector transporte automotor de carga. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional de Truck Centers. Actuaciones de apoyo al sector: empresarial, sistemas de información y bolsas de carga.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Sin planificación ni acciones en logística urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> Planes logísticos de Quito y Guayaquil. Plataformas logísticas de distribución de Quito y Guayaquil, así como la de Cuenca. 	<ul style="list-style-type: none"> Plataformas logísticas de distribución de Quito, Guayaquil y Cuenca.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Identificados los primeros agrocentros necesarios. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo al surgimiento de nuevos negocios de transformación manufacturera. Implementación de la Red Nacional de Agrocentros. Garantía del mantenimiento de la cadena de frío. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Agrocentros. Proyectos de agrocentros prioritarios: Esmeraldas, en la Sierra Central y en Los Ríos.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Sin propuestas ni actuaciones sistemáticas. 	<ul style="list-style-type: none"> Accesibilidad a los territorios menos integrados. 	<ul style="list-style-type: none"> Identificación y planificación logística básica de territorios menos integrados.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Sin propuestas ni actuaciones sistemáticas. 	<ul style="list-style-type: none"> Planificación logística territorial sustentable. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de ordenación de las áreas metropolitanas de Quito y Guayaquil, que incorpore el concepto de "centros de competitividad e innovación logística"
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas significativas. 	<ul style="list-style-type: none"> En el marco del planeamiento logístico metropolitano. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar lineamientos de buenas prácticas en logística inversa, tanto para sector público como privado.
4. Logística de comercio internacional			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas de actuaciones ni planes en este sector. 	<ul style="list-style-type: none"> Potenciar las posibilidades de los rubros alimentarios de valor añadido. Desarrollo de instrumentos de facilitación del comercio, orientados a aumentar la base exportadora. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Clusterización e Internacionalización.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativas aisladas de mejoras en puntos fronterizos. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora sistemática de pasos fronterizos. 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de pasos de frontera.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Coordinación con el sector público, pero el privado sigue llevando el peso principal. 	<ul style="list-style-type: none"> Promover el aumento de los estándares de servicio y en costos más competitivos para el segmento exportador. Fortalecimiento de los exportadores, en capacidades propias. Potenciamiento hacia el mercado de Manaos en el largo plazo. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Gobernanza de las Cadenas Logísticas Internacionales.

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

