Maestría en Administración Pública

Artículo de investigación aplicada

Experiencias y desafíos de la alianza público-privada. Análisis del proyecto del puerto de aguas profundas de Posorja.

Enrique Manuel QUINTEROS FLORES y Sixto Félix GAMBOA SOLIS

a. Arquitecto. enrique.quinteros@uees.edu.ec
b. Abogado. sixto.gamboa@uees.edu.ec

Palabras clave

Actividad portuaria, alianzas públicas-privadas, productividad, puerto Posorja

Clasificación JEL

D70

D84

Z18

Resumen: El Ecuador no posee los recursos para ejecutar y financiar diferentes proyectos en beneficio de la colectividad, debido a factores como: dinero, tiempo, conocimientos e incluso experiencia. Desde este punto surgen las alianzas públicas-privadas, que han tomado fuerza en el sector productivo, económico y social. El presente trabajo de investigación se enfoca en el análisis del impacto ocasionado por la creación del puerto de aguas profunda en el Ecuador mediante la implementación de las alianzas público y privadas como mecanismos para impulsar la inversión mediante el alcance de los objetivos APP y los principales impactos de los factores económico, social, ambiental, tecnológico y de innovación tras la incorporación de DP World. El método de estudio implementado fue el enfoque cualitativo con la finalidad de detallar las causas- efecto de la creación del puerto, además de la utilización de la investigación descriptiva- exploratoria, que permitió el uso de entrevistas semiestructuradas para mayor validez en el estudio ejecutado. A partir de los resultados evidenciados en base a la creación e implementación, se procedió a la ejecución de las propuestas de valor en base a los criterios e impactos del APP. Finalmente, las APP son mecanismos viables para generar colaboraciones voluntarias a nivel nacional como internacional, además permiten un crecimiento en los diferentes sectores generando mayor liquidez y rentabilidad en la economía del país.

Key words

Port activity, public-private partnership and Puerto Posorja.

JEL Classification

D70

D84

Z18

Abstract: Ecuador does not have the resources to execute and finance different projects for the benefit of the community, due to factors such as: money, time, knowledge and even experience. From this point, public-private alliances emerge, which have gained strength in the productive, economic and social sector. This research work focuses on the analysis of the impact caused by the creation of the deep water port in Ecuador through the implementation of public-private partnerships as mechanisms to promote investment through the achievement of APP objectives and the main impacts of economic, social, environmental, technological and innovation factors after the incorporation of DP World. The study method implemented was the qualitative approach with the purpose of detailing the causes-effect of the creation of the port, in addition to the use of descriptive-exploratory research, which allowed the use of semi-structured interviews for greater validity in the study executed. From the results evidenced based on the creation and implementation, we proceeded to the execution of the value propositions based on the criteria and impacts of the PPP. Finally, APPs are viable mechanisms to generate voluntary collaborations at a national and international level, in addition to allowing growth in the different sectors, generating greater liquidity and profitability in the country's economy.

La investigación de las alianzas público- privadas en empresas ecuatorianas nace de la necesidad de generar productividad al sector económico y social. Un agradecimiento a la Universidad Espíritu Santo que ha brindado el conocimiento y las herramientas para el desarrollo de la investigación.

Introducción

El término de alianzas público-privadas ha venido consolidándose en el Ecuador durante los últimos años; es considerado como una de las figuras que motiva el trabajo articulado entre el sector público y el sector privado, basándose en la implementación de infraestructura y servicios destinados a la ciudadanía en el marco de políticas públicas de obtención de financiamiento adicional para la creación y mejoramiento de los servicios y promoción del trabajo. El Ecuador, a inicios de la década de los 90 enfrentó la generación de las alianzas público- privadas, las mismas que surgen tras el endeudamiento agresivo a finales de los 80, la cual buscó implementar diferentes propuestas para generar desarrollo y liquidez al sector económico y enfrentar la crisis por la baja exportación del petróleo y los fenómenos naturales que sufrió el país en aquellos años. Tras la promulgación de la Ley de Modernización del Estado, privatización y prestación de servicios públicos, se legalizaron y facilitaron la ejecución de diferentes obras a través del sector privado, mediante delegaciones con el apoyo de los gobiernos autónomos descentralizados (Oleas, 2017).

En el año 2015, durante el periodo presidencial de Rafael Correa Delgado, las alianzas público-privadas tuvieron una fuerte influencia en los diferentes proyectos de obras y servicios ejecutados, siendo bautizadas por el poder ejecutivo como "Alianzas estratégicas público- privada", mediante las cuales se fomenta la participación de empresas extranjeras, logrando impulsar el fomento y la producción para sobrellevar la crisis del desplome internacional de los precios del petróleo (Ministerio de Transporte y Obras Públicas , 2017). De ésta manera, las Alianzas Público- Privadas surgen como una necesidad para la obtención de recursos destinados a satisfacer las necesidades existentes en el país, basadas en un modelo contractual continuo entre lo público y privado, visualizando como un activo existente entre estas entidades. Finalmente, se convierte en una concesión que presenta diferentes modalidades; sin embargo, opta por ser una doctrina alternativa en base al diseño, construcción, operación y mantenimiento mediante el financiamiento (Baldeón Barriga, 2016).

¿Pero qué se entiende por una Alianza Público Privada?, una aproximación conceptual para este tipo de figura, se refiere a un acuerdo entre el sector público y el sector privado, que comparten servicios o labores, las mismas que son responsabilidades del sector público, por ende, la implementación de proyectos por el sector privado se fundamentan en los objetivos trazados, los cuales deben ser compartidos para el abastecimiento de servicios o creación de infraestructuras en la parte pública del país, con la finalidad de satisfacer las necesidades de la población (Banco Mundial, 2017).

Bajo este criterio Devlin y Moguillansky (2009) estipulan que las APP son estrategias de promoción en base a la transformación productiva en búsqueda de la inserción internacional buscando fortalecer la acción del mercado mediante la apertura internacional y la privada, ejerciendo un rol activo en la producción en países desarrollados. Dicha idea es compartida de igual manera por Pliscoff y Araya (2012) afirma que las APP buscan resolver diferentes problemas políticos en base a cambios en búsqueda de innovar la gestión pública existente convirtiéndose así en un fenómeno de cambio en base a la disminución de costos de transacción.

Por otra parte, el Marco Normativo del Ecuador promulgado a través de la Ley de Incentivos para las Asociaciones Público-Privadas y de la Inversión Extranjera, la define como una modalidad de gestión delegada, en la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, ya sean Provinciales, Municipales o Parroquiales encomiendan al sector privado la ejecución de obras y servicios. La realización de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, se lo ejecuta basado en las provisiones de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación por su inversión, riesgo y trabajo, de conformidad con los términos, condiciones, límites y más estipulaciones previstas en el contrato de gestión delegada (LAPP, 2015).

Hay que reconocer que el nivel de implementación o uso de este tipo de modelo de gestión de programas y proyectos en Ecuador no es nuevo; pero no ha tenido la relevancia e importancia que tiene en otros países de América Latina y el Caribe. Hay que destacar que este tipo de mecanismos han sido utilizados en México, Argentina, Chile, Perú y otros, por más de 30 años; donde las acciones de concesión o delegación empleadas por los gobiernos centrales y municipales, fueron utilizadas principalmente para la construcción de carreteras; no obstante, a lo largo de los años, han ido perfeccionándose y su utilización se ha extendido a otras infraestructuras y servicios públicos tales como: ferrocarriles, puertos, aeropuertos, sistemas de transporte masivo, hospitales, cárceles, edificios públicos, entre otros.

Las alianzas público-privadas son evidencia clara y objetiva de que el trabajo conjunto, involucrando el esfuerzo de ambos sectores, puede alcanzar y concretar el logro de objetivos en común; colaborando y cooperando con toda clase de recursos. Es por ello que se realizó una revisión documental, basada en datos de fuentes confiables; con el objetivo de analizar el impacto ocasionado por la creación del puerto de aguas profundas de Posorja en Ecuador; mediante la implementación de la alianza público-privada como mecanismo para impulsar la inversión y el alcance de los objetivos de APP, cuyos principales impactos los podremos observar en el sector económico, social, ambiental, tecnológico y de innovación. Del mismo modo, se realizó una entrevista semiestructurada a uno de los funcionarios de DP World Posorja. Cabe recalcar que la empresa Dubaití DP World se ha encargado de que en el país se mejore la actividad económica portuaria y se beneficie el comercio exterior, del mismo modo han generado un compromiso social y ambiental con la comunidad.

El objetivo del presente trabajo de investigación se centra en analizar los posibles impactos causados por la construcción y puesta en funcionamiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, analizando diferentes factores en los sectores: económico, social, ambiental, tecnológico y de innovación; con la visión de encontrar aspectos positivos que coadyuven al fortalecimiento y mejora de las Alianzas Público - Privadas.

Revisión de Literatura

Las actividades relacionadas en la vinculación de los sectores público y privado son fundamentales en relación al funcionamiento y los beneficios que existen por medio de esta unión; de este modo proponer o no la creación, innovación y mejoramiento del vínculo de la

APP a su vez coadyuva al crecimiento institucional nacional y al mejoramiento de la prestación de servicios portuarios a los habitantes, generando fuentes de empleo y reactivando la economía nacional.

Los conceptos establecidos para los criterios de las alianzas público-privada [APP] se basan en el tipo de alianza que evidencia la existencia de actores, los cuales demuestran la capacidad de trabajar de manera conjunta; es decir, el sector privado se involucra dentro de las instituciones públicas con la finalidad de alcanzar las metas que tienen en común, en tal virtud este tipo de alianza se basan prácticamente en los objetivos que persiguen, los cuales propenden a aumentar la productividad, potenciar la exportación, creación de sistemas estructurales, modernización tecnológica, fomentar la investigación, desarrollo y la innovación en el contexto incluido (Heros, 2009).

En el caso de Botero (2016) establece que los modelos de las Alianzas público-Privada conocidos como APP son mecanismos colaborativos, los mismos que se unifican en los sectores público y privado con la finalidad de emprender diferentes proyectos; es decir la firma de concesiones mediante contratos, los cuales han sido perfeccionados para su respectiva implementación. La implementación de estos tipos de contratos dio inicio a mediados del siglo XIX en la construcción de obras, exploración de recursos naturales y la expansión de ferrocarriles. En el Ecuador, la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público-Privada establece tres mecanismos principales, es decir la modalidad de gestión mediante el gobierno central y GADs los mismos que buscan la aprobación mediante la gestión pública y finalmente el gestor privado como sujeto activo encargado del desarrollo público del proyecto, debido que busca promover la actividad productiva en base a la capacidad operatoria y la provisión de servicios (Moyani, 2021).

Sandí (2017) estipulan que los países que implementen el APP se convertirán en ciudades inteligentes, debido que controlan e integran cada una de las condiciones de infraestructuras tales como carreteras, puertos, trenes, rieles entre otros para mejorar y optimizar los recursos, generando mayor accesibilidad a los servicios, contribuyendo a una económica, movilidad y desarrollo inteligente mediante la incorporación de alianzas para mejorar la infraestructura pública. De igual manera, Mayorga (2016) menciona que los proyectos de inversión pública- privada serán mecanismos que permita el uso de la tecnología para el crecimiento económico mediante la participación laboral buscando la innovación y la transferencia de conocimiento, ya que permite generar oportunidades de crecimiento

En relación a las APP, la Fundación de las Naciones Unidas establece que son creaciones de objetivos comunes que evidencian la combinación de diferentes recursos, riesgos y beneficios planteados en el proyecto. Por lo cual, son colaboraciones voluntarias, las cuales son construidas en relación a las fortalezas y competencias que posee cada alianza establecida; teniendo en cuenta la asignación correcta de recursos para la promulgación de resultados, implican así el aumento de recursos y su impacto dentro de la sociedad actual (Fundación CODESPA, 2013). En los últimos años, las creaciones de las APP han aumentado exponencialmente, en relación a los contextos de construcción de carreteras, puentes, aeropuertos, estaciones, incluso en puertos marítimos para mejorar así la calidad y los

servicios de los mismos. Entre 1985 al 2000 se realizaron un total de 2.098 APP, por un costo total de 1 billón de dólares (Heros, 2009).

En relación al contexto de las APP, existen instituciones que han promovido su utilización, con la finalidad de alcanzar y afianzar las colaboraciones voluntarias en el sector público como privado, las cuales buscan asignar los recursos y resultados de manera objetiva y beneficiosa, desde este punto se establece la interacción existente entre los recursos, impactos y escalas (Fundación CODESPA, 2013).

Tabla 1

Instituciones que promueven las APP.

Banco Interamericano de Desarrollo [BID]	Implicación en el sector privado y las iniciativas de desarrollo.
Agencia de cooperación internacional de Estados Unidos [USAID]	Alcanzar metas de desarrollo de manera eficaz, sostenible e innovadora.
Donor Committee for Enterprise Development	Alianzas en el sector privado para promover el empleo y prosperidad.

Nota. Elaboración propia basada en los criterios de la Fundación CODESPA (2013).

Las instituciones mundiales buscan implementar cada una de sus estrategias, con la finalidad de impulsar cada proyecto u objetivos que presenten las empresas del sector público a favor del desarrollo. Las Alianzas para el Desarrollo [APP] son consideradas colaboraciones voluntarias, en las cuales participan individuos, empresas, grupos, incluso organizaciones, las mismas trabajan de manera mancomunada, teniendo en cuenta que comparten riesgos y beneficios. La ejecución de las APP es un desafío en general, debido que incluye al tercer sector o entidades privadas, las cuales gestionan y dirigen las intervenciones generando espacios de colaboración (Fundación CODESPA, 2013).

En la actualidad las alianzas están enfrentando diversas transformaciones, de tal manera, la Organización de las Naciones Unidas facilitó las alianzas innovadoras mediante un trabajo activo con los gobiernos de los diferentes países, tanto en el sector privado como el sector público y la participación de la sociedad civil y las diferentes organizaciones internacionales (Fondo para el Logro de los ODM [MDGF], 2014).En la tabla presentada a continuación se observará de mejor manera cómo se ha transformado el sector público frente a las alianzas innovadoras propuestas por la ONU.

Tabla 2

Alianzas innovadoras

Sector privado	- Objetivos de desarrollo del Milenio [ODMs] - Responsabilidad Social Corporativa [RSC] - Filantropía	Organización Mundial de la Salud
Capacidad de gestión		Marca
Recursos		Políticas y normativas
Innovación tecnológica		Asistencia técnica
Conocimiento del mercado		Red en el campo actual

Nota. Elaboración propia en relación a los criterios expuestos por MDGF (2014).

Las Instituciones Públicas son consideradas como un tipo de organización cuya propiedad pertenece al estado; es controlada total o mayormente por el gobierno, por lo que su gestión y dirección es llevada a cabo por los organismos e instituciones pertenecientes al estado. Las empresas de índole pública se dedican a producir y comercializar productos y servicios, pero bajo la dirección de un organismo estatal. En el caso del Puerto Posorja el organismo público encargado es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas [MTOP], el cual busca afianzar los diferentes proyectos plasmados en beneficio de la sociedad.

Por otro lado, las Instituciones Privadas son organizaciones con fines de lucro, cuya propiedad es de inversionistas particulares; el socio mayoritario no necesariamente es una persona, sino que también puede ser otra compañía, siempre y cuando ésta no pertenezca al Estado. Debe estar controlada por un individuo o por una entidad que no forme parte del gobierno. En el caso de DP World, es una empresa dedicada al flujo comercial mundial, la misma que implementa una serie de servicios marítimos, puertos y terminales logísticos en búsqueda de mejorar la economía de la población.

El crecimiento excepcional frente a la actividad económica de América Latina cada vez pierde dinamismo, debido a que las proyecciones de crecimiento han caído un 0,2% en el año 2015 de un crecimiento del 0,7%. Desde este punto surgen las alianzas público-privadas como una herramienta para mantener el ritmo de inversión en diferentes proyectos de infraestructura y desarrollo (Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe, 2015). El Ecuador posee un total de cuatro puertos marítimos situados en su perfil costanero, siendo Guayaquil, la ciudad donde se registra la mayor actividad portuaria, debido a que posee un canal de 51 millas náuticas de longitud y 10,5 metros de profundidad. En la actualidad el Puerto marítimo de Guayaquil opera un total de 365 días al año, convirtiéndose en el principal puerto marítimo del Ecuador, debido a que mantiene el 70% de comercio internacional precedido por los Puertos de Machala, Manta y Esmeraldas (Empresa Zonalogística, 2017).

En relación a la necesidad portuaria del país, nace el proyecto de construcción del puerto de aguas profundas en el cantón Posorja; como un mecanismo para aumentar y diversificar el comercio internacional del Ecuador. La implementación del proyecto en base a la construcción y funcionamiento fue adjudicada mediante un concurso internacional donde participaron diferentes empresas privadas y la ganadora fue la empresa Dubai Ports World [DP WORLD]. A partir de su creación el crecimiento económico y social del país, se incrementó satisfactoriamente; debido a las fases de construcción; además que las actividades se convirtieron en mecanismos, para una correcta operación marítima; por otro lado, los problemas ambientales surgieron generando altos niveles de turbidez del agua y el asentamiento final de las capas de sedimentos (Bazan & Vilela, 2019)

Es importante mencionar que la construcción del Parque Logístico e Industrial en Puesto Posorja contribuye al desarrollo del país, debido a la existencia de cinco reservas, las cuales están encargadas por la Agencia de Promoción de Inversiones y Comercio de Corea del Sur, bajo el nombre de Zona especial de Desarrollo Económico ZEDE (Redacción Primicias, 2022). A partir de los diferentes aspectos teóricos abordados a lo largo de la investigación, fue necesario también abordar los impactos producidos en relación de la alianza pública- privada suscrita en la construcción del Puerto de Aguas Profundas DP World

Posorja, los cuales fueron clasificados en ambientales, económicos, sociales, tecnológicos e innovadores. A continuación, presentamos una tabla en relación a los impactos que ha traído consigo la creación del Puesto de Aguas Profundas de Posorja.

Tabla 3

Cuadro resumen de los Impactos de las APP

Económicos	Productividad Creación de objetivos claves Crecimiento económico de la población
Innovadores	Introducción de nuevos procesos en base a la llegada de buques Mejoras en el proceso de comercialización
Tecnológicos	Uso de redes de comunicación más aptas dependiendo la demanda Inclusión de nuevos pasos en referencia al auge digital
Sociales	Mejora de conocimientos técnicos en relación al puesto Minimiza los riesgos en relación a los proyectos a largo plazo
Ambientales	Adoptar medidas para evitar la destrucción de bosques y manglares Creación de acuerdos entre la sociedad civil y la empresa privada

Nota. Elaboración propia en base a las investigaciones del Puerto Posorja.

Es importante establecer que el factor económico es primordial dentro de los aspectos claves de la competitividad; debido a que es la base del crecimiento y la expansión en la combinación de intereses. En el caso de las alianzas públicas y privadas se evidencia una amalgama de intereses comunes para transformar la economía mediante objetivos estratégicos (Casado, 2007).

Por otro lado, la innovación es considerada como uno de los pilares fundamentales basados en la sostenibilidad en el ámbito económico, evolutivo y crecimiento de las diferentes organizaciones en relación a la creación y la captación del valor. La mejora del posicionamiento empresarial se basa en la idoneidad mediante la introducción de nuevos procesos y mejoras del contexto de globalización empresarial. A partir de estas consideraciones se expone que la innovación es un proceso sistemático basado en las etapas de idealización y comercialización para enfrentar los desafíos de la gestión de la innovación (Toro, Ocampo, Ovalle , & Sena, 2019).

En el caso de la infraestructura tecnológica, las APP facilitan la banda ancha, el uso de redes de comunicaciones y la mejora de la infraestructura digital. Esto puede contribuir al desarrollo de una economía digital y a la inclusión de la población mediante un impacto tecnológico, tras la implementación de la innovación tecnológica, acceso del conocimiento y la modernización de los servicios (Heros, 2009)

En el contexto social, el impacto de las alianzas público y privado puede ser significativo, debido a que genera situaciones positivas entre ellas, la mejora de la prestación

de servicios públicos, adquisición de empleo, transferencia de conocimiento tecnológico en base a los conocimientos técnicos, inversión en la infraestructura y desarrollo económico. Finalmente, todo cambio ejerce diferentes riesgos y desafíos debido a la existencia de diferentes problemas a largo plazo a la hora de la implementación (Torres, 2021)

El desarrollo sostenible en relación a las futuras empresas de gran impacto para las alianzas públicas y privadas, se consideran un riesgo latente por el auge de nuevas industrias que afectan al bienestar físico y social del ser humano; por lo que, se requiere una implementación de economías más sostenibles. Mediante la promulgación de los objetivos del Milenio, Agenda 2030 y el Acuerdo de París, se implementaron diferentes perspectivas en base al cambio climático y las principales particularidades para el desarrollo sostenible y el progreso basándose en mecanismos necesarios para combatirlas (Naciones Unidas, 2015)

Metodología

El presente proyecto de investigación se realiza en base a los temas de las experiencias y desafíos que enfrentó la construcción y operación del puerto de aguas profundas DP World Posorja, a partir de diferentes estamentos como, creación, objetivos, desarrollo, competitividad y visión a futuro; con la finalidad de evidenciar el impacto económico en el país y su importancia dentro del comercio internacional. El estudio elaborado se enfatizó principalmente en los impactos económicos, sociales, de innovación, tecnológicos y ambientales, mediante una metodología cualitativa y la utilización de técnica de la entrevista mediante el apoyo de cuestionarios de preguntas dirigidos a los directivos del Puerto de Posorja; recolectando información clave, la misma que inició desde el análisis teórico hasta la recopilación de información, con la finalidad de contribuir positivamente en el estudio.

Es importante estipular que la influencia de los puertos marítimos en el Ecuador contribuye a la economía del país, tal como lo menciona Bobadilla y Venegas (2018) los puertos son considerados centros de comercios estáticos, incluso representativos que aportan economía a los diferentes países, además que el auge tecnológico y la globalización contribuyen positivamente al transporte de materias primas. La investigación presentó dos criterios importantes: la exploratoria y descriptiva. En el caso de la exploratoria se evidencio la realidad del Puerto de Aguas Profundas de Posorja y la empresa privada DP WORD como mecanismos de innovación, cambio tecnológico, auge de la economía y a su vez la globalización, ya que las actividades portuarias se iniciaron en 2019, tras el arribo del primer buque “Santo Express” reconociendo las expectativas en base a la creación y objetivos por parte de los organismos legales y las consideraciones jurídicas de las alianzas públicos y privadas; por otro lado, parte desde una mirada descriptiva, debido a que expone de manera general los desafíos encontrados en relación a la innovación y tecnología del puerto. A partir de las consideraciones expuestas se utilizó una entrevista semiestructurada con la finalidad de recoger información relevante acerca de la temática en estudio, ya que es importante adquirir información apreciable que nos ayude a comprender los posibles impactos que se ocasionan al momento de establecer una relación publica privada en diferentes factores como el económico, social, tecnológico, ambiental y de innovación.

La viabilidad del estudio está definida por la factibilidad, tomando en consideración los recursos disponibles para el análisis de datos. El tema principal de investigación cuenta con acceso suficiente de información primaria proporcionada por DP World en la página web de la empresa, libros y datos proporcionados por especialistas en el tema. Los recursos monetarios para la ejecución del estudio serán propios de los investigadores, es decir no se necesitará financiamientos externos por parte de alguna entidad.

De igual manera, se utilizó la entrevista semiestructurada aplicada a un funcionario de DP World Posorja para conocer el impacto económico, tecnológico y social del puerto de aguas profundas de Posorja. La entrevista semiestructurada es un cuestionario que presenta flexibilidad y se puede adaptar a las necesidades del entrevistador y entrevistado, siendo un aspecto positivo en el caso de que se necesite aclarar información, identificar términos o incentivar la entrevista a un aspecto específico que el entrevistado haya mencionado que puede aportar significativamente a la investigación (Díaz et al., 2013).

Resultados

Los principales resultados se basan en el análisis de la entrevista realizada a uno de los funcionarios de DP World Posorja, teniendo en cuenta que el estudio se enfatiza en relacionar la creación, objetivos, desarrollo y crecimiento; además de las experiencias que ha generado al país mediante la APP y los desafíos más importantes que conlleva el proyecto nacional para el sistema terrestre y portuario del país. Además de la implementación de una encuesta cerrada al mismo funcionario en relación a los cinco impactos más importantes de las alianzas público-privadas dentro del sector portuario. A continuación, presentamos los indicadores de cada interrogante planteada, con la finalidad de proporcionar validez y coherencia al trabajo realizado.

La creación del proyecto de aguas profundas en Posorja fue fructífera en el país, debido a que impulsó la productividad operativa en la terminal portuaria; la cual es administrada por la compañía DP WORLD Posorja, puesto que las maquinarias y equipos son utilizados para atender los diferentes buques de Neo Panamax y embarcaciones de grandes dimensiones, las cuales navegan por los mares de América latina, impulsando así la activación económica y comercial del país. En el caso de las alianzas entre el estado ecuatoriano y la empresa Dubaití fueron satisfactorias, ya que permitieron la articulación de dos sectores: público y privado. Mediante el marco de políticas públicas para la obtención de financiamiento para la creación y mejoramiento del proyecto, el puerto Posorja evidencio un cambio trascendental para el ingreso de buques de gran calado, lo cual fomento el desarrollo del país y la competitividad con otros puertos de la región

El puerto DP World trae consigo la implementación de Operadores de Comercio Exterior para el Ecuador, puesto que la organización de DP World está creando grandes proyectos de responsabilidad social de la mano con la comunidad de Posorja; y, además proyectos para el cuidado y preservación del medio ambiente. En la actualidad, los transportistas han sido considerados los principales beneficiarios, debido a la utilización de la plataforma SolTrans brindada por DP World, mediante la cual no sacrifican sus ingresos

para ir a Posorja y a su vez los clientes se benefician al tener una tarifa competitiva; el objetivo principal de la empresa Dubaití DP World, es mantener el compromiso compartido con el estado ecuatoriano, cuyas metas principales son convertir al proyecto del puerto de aguas profundas de Posorja en una de las plataformas logísticas – portuarias con estándares de eficiencia y eficacia; y, a su vez la de ampliar y modernizar la terminal portuaria, debido a que la inversión privada inyectada al proyecto asegura viabilidad y sostenibilidad al puerto a largo plazo, con la finalidad de alcanzar cada una de las demandas y necesidades del Comercio exterior, de la región y contribuir a la mejora de la matriz productiva del Ecuador.

En el caso de los impactos económicos, el desarrollo y el crecimiento han mejorado considerablemente tras los trabajos de mantenimiento y equipamiento de la terminal portuaria tras el ingreso de diversas embarcaciones provenientes de países latinoamericanos facilitando la economía y el comercio exterior. El mantenimiento y los equipos del puerto de aguas profundas en Posorja, se convierten en elementos factibles, los cuales contribuyen al desarrollo y crecimiento económico para la población y el país, mediante la implementación de sistemas tecnológicos para obtener un nivel marítimo sostenible y la operación de terminales de manera eficiente y efectiva.

Por otro lado, el impacto tecnológico se convirtió en un elemento clave en relación a la creación del puerto inteligente mediante una política interna por parte de DP World Posorja y el estado ecuatoriano permitiendo convertirse en el primer puerto tecnológico de América Latina, ya que la mejora de la calidad de los servicios facilitó la comercialización de los productos; sin embargo las concepciones legales ejecutadas para los planos económicos positivos fueron implementadas mediante el servicio en todo el territorio nacional. Es importante establecer que la aplicación de las ITS, tales como la identificación de los sistemas de reserva, ejecución de accesos inteligentes, las políticas de asignación, planificación y optimización del almacenamiento, la lectura de los dispositivos electrónicos se convierten en elementos claves para convertir a futuro a la DP World Posorja como el primer puerto inteligente tecnológico de América Latina, encargado de impulsar el crecimiento portuario mediante la implementación de las alianzas público y privadas de desarrollo.

En relación a la innovación, los principales desafíos incorporados fue la financiación para la adquisición de maquinaria que facilitó el acceso a embarcaciones de grandes dimensiones, y a su vez, dicha maquinaria debió ser de buena calidad y duración para la prestación de servicios de la terminal portuaria, lo que marcó la diferencia en este punto. La incorporación de nuevos sistemas como el sistema híbrido; se ha implementado para generar soluciones que otros puertos en Ecuador no tienen; siguiendo todas las normativas y reglamentos locales, trabajando con todos los stakeholders y el apoyo de la alta gerencia que entiende que la tecnología aporta a elevar los niveles de competitividad global y local. En la actualidad, la DP maneja diferentes tarifas estandarizadas en el mercado mundial, sin embargo, el valor del transporte genera un costo extra al Operador de Comercio Exterior; desde este punto, surgen los principales desafíos, basados en los terminales portuarios, en relación a la movilidad y traslados de contenedores; debido que en la mayoría de ocasiones presentan problemas dentro de la manipulación, carga y traslado de la mercadería.

De igual manera, el impacto social busca establecer una experiencia enriquecedora que otorgó al estado ecuatoriano tras la creación del proyecto de aguas profundas en Posorja; debido a que la alianza fue descentralizada en relación a las actividades, las cuales fueron promulgadas dentro de los contextos de mantenimiento y cuidado de la terminal portuaria, con la finalidad de mejorar y mantener adecuadamente la infraestructura con el equipamiento necesario para realizar las diferentes transiciones de mercaderías del transporte marítimo al terrestre. A través de la suscripción del convenio en el 2016, mediante el contrato de concesión de puerto Posorja a la empresa DP World implementó el objetivo de aplicación para generar nuevos sistemas para el mejoramiento del puerto; ya que no solo se incorporó capital económico, sino propuestas eficaces y eficientes, para generar un desarrollo y crecimiento económico con la finalidad de visualizar un impacto social positivo para el país y sus comunidades.

Sumado a esto la capacidad que posee el puerto es de 1.5 millones de contenedores anuales; en la actualidad se pretende el alcance de buques al puerto de 16,5 metros de profundidad y 21 millas náuticas de longitud; por lo tanto cumplen con los aspectos promulgados por los objetivos del desarrollo del milenio, debido a que enmarca la capacidad de gestión, recursos disponibles y la innovación tecnológica que presenta los sectores privados; combinando así los parámetros estipulados por el Fondo, el cual enmarca políticas, normativas y la asistencia técnica en marco de la responsabilidad social cooperativa. Además, los objetivos del milenio [ODM] tienen un fundamento humano y social a la implementación de esfuerzos, con la finalidad de reducir la pobreza. En la actualidad los ODM se contextualizan como un deber de los diferentes países mediante la implementación de proyectos de modernización y expansión, tal es el caso del puerto de aguas profundas de Posorja, que como puerto inteligente implementa una serie de mecanismos para mejorar y aumentar la capacidad operatoria y cumplir con las expectativas trazadas por los clientes.

Tabla 4

Cuadro resumen en base a la creación, objetivos, desarrollo y crecimiento

Impactos del proyecto de aguas profundas Posorja	
Económico, desarrollo y crecimiento	Mantenimiento y equipamiento de la terminal portuaria tras el ingreso de embarcaciones de países latinoamericanos.
Tecnológico	Políticas internas y externas por parte del estado ecuatoriano y DP World y el mejoramiento del servicio y la aplicación de la ITS
Innovación	Adquisición de la maquinaria para los servicios portuarios y la implementación de tarifas estandarizadas en base a las necesidades existentes.
Social	Experiencia enriquecedora en relación a las actividades de mantenimiento.

Nota. Elaboración propia en base a los criterios expuestos por parte de los investigadores en base a la entrevista implementada.

Es importante mencionar que para establecer la relación de los cinco impactos que ha producido la alianza pública-privada en el puerto de aguas profundas DP World Posorja, se implementó una nueva entrevista con criterios bases, para conocer las principales particularidades:

En el criterio económico y social en base a las inversiones mediante las alianzas públicas y privadas realizadas en Ecuador han tenido el objetivo de aumentar la liquidez en el país; sin embargo, uno de los principales problemas evidenciados en el país fue el mal manejo por parte de las autoridades locales, sumando a esto la falta de compromiso por parte del estado a mejorar el reglamento de la Ley Orgánica de Incentivos para la Asociación Pública – Privada, además que su implementación suele ser confusa, ineficiente y adolece de tramitología excesiva; es por ello que el factor económico resulta afectado teniendo repercusiones en el desarrollo social. La inversión inicial de este puerto fue de alrededor de 1.200 millones de dólares de los Estados Unidos de América, siendo una de las mayores inversiones en proyectos ejecutados en el país. Los productos que se exportan desde este puerto principalmente son: madera, camarón, atún y banano. En el caso del impacto social se debe reconocer que, como obra complementaria y con el objeto de facilitar el acceso al puerto, se construyó una carretera de alrededor de 20 km. El puerto de aguas profundas de Posorja ha generado alrededor de 3000 empleos directos en el país, de los cuales se conoce que alrededor del 50% de los trabajadores del puerto pertenecen a las comunidades cercanas. Otro factor importante en la zona es la construcción de astilleros que aportan significativamente a la economía del sector.

En el caso de los factores de innovación y tecnología, surge la importancia de destacar que las APP adoptan un mecanismo alternativo basado en el diseño, construcción y mantenimiento mediante el financiamiento público, siendo una herramienta fundamental para generar cambios positivos dentro de los componentes de innovación, minimizando la huella ambiental del planeta y aumentando el nivel de productividad para los ecuatorianos. La tecnología de este puerto ha sido comparada con puertos de países de primer mundo, debido a que el puerto cuenta con: cuatro súper grúas, 15 grúas RTG Y tres mega scanner capaces de detectar cualquier anomalía al interior de los contenedores. Además los procesos de registro, citas y notificaciones se han agilizado por cuanto estos trámites se pueden realizar de manera online y segura, es por ello que se han implementado redes de fibra óptica, cámaras de seguridad y redes que permiten la comunicación entre las diferentes zonas del puerto, agilizando así los procesos de envío y recepción de contenedores que se puede realizar las 24 horas y los siete días de la semana.

El puerto de Aguas Profundas de Posorja y su concesión entregada a la compañía DP World es considerado como un ingreso neto del 5% de las operaciones tras el ingreso bruto al puerto; sin embargo, el conflicto ambiental existente hasta la actualidad no fue plasmado en un estudio relacionado al impacto ambiental que causó DP WORLD en la construcción del puerto de aguas profundas; afectando así principalmente a los ecosistemas frágiles, debido que en dicha zona se encuentra el Manglar Jamas Zapotillo y el Bosque bajo Arbustal. En relación a las importaciones como un factor propio para el auge económico del país, es importante mencionar la falta de nuevos reglamentos dentro de la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Públicos y Privadas, sumando a esto la falta de un reglamento legal para generar nuevos resultados. Según Torres (2021) el objetivo debe relacionarse prácticamente en la reducción de plazos y mejorar así los procesos para generar transferencia, con la finalidad de que el estado sea el encargado de escoger los socios de calidad para cada una de las empresas nacionales. En la actualidad el factor ambiental es considerado como un

problema de gran impacto por la existencia de los Manglares de Jama Zapotillo y el Bosque bajo arbustal, los mismos que enfrentan un riesgo ambiental por la creación de una carretera de 20 kilómetros que inicia en Playas y finaliza en Posorja, lo cual causó la desaparición de los delfines propios de la zona, debido al excesivo ruido generando grandes pérdidas al sector turístico de la parroquia (La Fuente, 2019).

Finalmente, las APP son mecanismos utilizados por el Estado Ecuatoriano para mejorar las diferentes modalidades contractuales públicas en el diseño, construcción, operación y mantenimiento por parte del sector público y privado, generando un aumento en la producción, contribuyendo a la economía y a la sociedad civil del país. Es importante mencionar que los recursos económicos del país no generan cambio alguno, siendo concebido como un mecanismo sólido y eficiente. El puerto de aguas profundas de Posorja se ha convertido en un moderno terminal portuario basado en la tecnología y seguridad mediante el cumplimiento de los estándares de calidad y sostenibilidad (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2020).

A partir de los resultados evidenciados mediante la entrevista, es importante mencionar que DP World Posorja como el MTOP, manejan los principales criterios de los autores en relación a la parte de creación, viabilidad y proyección a futuro en relación a las expectativas y desafíos en el proyecto de aguas profundas en Posorja; a continuación, se presentan los siguientes autores que reformulan positivamente a los resultados generados.

Tabla 5

Cuadro resumen de los APP en Puerto Posorja

	Alianzas pública y privada ***Estado Ecuatoriano y DP World***
Económico y social	Aumentar la liquidez Mejoramiento de la LAPP Acceso del puerto y construcción de astilleros
Innovación y Tecnología	Mecanismos alternativos en base al diseño, construcción y mantenimiento Incorporación de sistemas, citas y notificaciones
Ambiental	Estándares de calidad para mantener la diversidad existente en la zona y la creación de estrategias para el puerto Posorja

Nota. Elaboración propia en base a los criterios expuestos por parte de los entrevistadores y los investigadores.

En la actualidad, la implementación de las APP enfrenta diferentes riesgos en América Latina, debido que el Banco Interamericano de Desarrollo BID estimó que los países latinoamericanos buscan invertir 2.200 millones de dólares para el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible. En este caso las APP se convierten en una herramienta clave para experimentar con el sector privado y compartir los costos elevados de los grandes proyectos sociales, económicos e infraestructurales que desarrolla un país. Sin embargo, las APP presentan diferentes riesgos tales como el tráfico de influencia, corrupción y conflictos tanto ambientales como sociales (BN Americas, 2023).

Discusión

La creación del proyecto de aguas profundas en Posorja fue positiva frente a los nuevos estándares del sector camaronero del país, tal como lo establece Álvaro y Zambrano (2019), afirmando la importancia de la creación del puerto de Posorja; sin embargo, existieron grandes repercusiones negativas como positivas, debido a que la inversión fue de $1.200 millones de dólares, la cual fue dividida en dos fases, siendo la inversión inicial de $700 millones de dólares, ya que incluyeron la construcción de la carretera de 20 kilómetros, la construcción de la terminal portuaria y del canal de navegación, lo que benefició no sólo a Posorja, sino a El Morro y al Cantón General Villamil Playas.

En la actualidad el proyecto todavía no está concluido y se espera que la empresa encargada siga cumpliendo con cada uno de los objetivos que comparte con el estado ecuatoriano; además que el proyecto es uno de los más importantes en relación a la productividad portuaria generando grandes ingresos económicos tanto para el país como para la población ecuatoriana. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2020) mediante la alianza estratégica con la empresa privada DP World Posorja hace realidad la creación del proyecto de aguas profundas en Posorja; la inversión total acordada fue de $1.200 millones de dólares, la cual busco una nueva visión de desarrollo al país, siendo capaz de revolucionar el sistema portuario nacional; debido a que la implementación de este modelo propone la sinergia de las vías terrestres y marinas, contribuyendo así al crecimiento económico del Ecuador, garantizando una adecuado manejo administrativo e infraestructura. El Estado ecuatoriano se encarga de afianzar cada una de las alianzas entre el sector público y el sector privado con una mirada a futuro; tal es el caso del contrato de concesión del Puerto de Aguas Profundas de Posorja con la empresa DP World suscrito en el año 2016, el cual busca evitar los malos negocios como una estrategia impulsada por el gobierno central para el reordenamiento institucional enmarcados en la calidad, transparencia y factor económico (Torres, 2021).

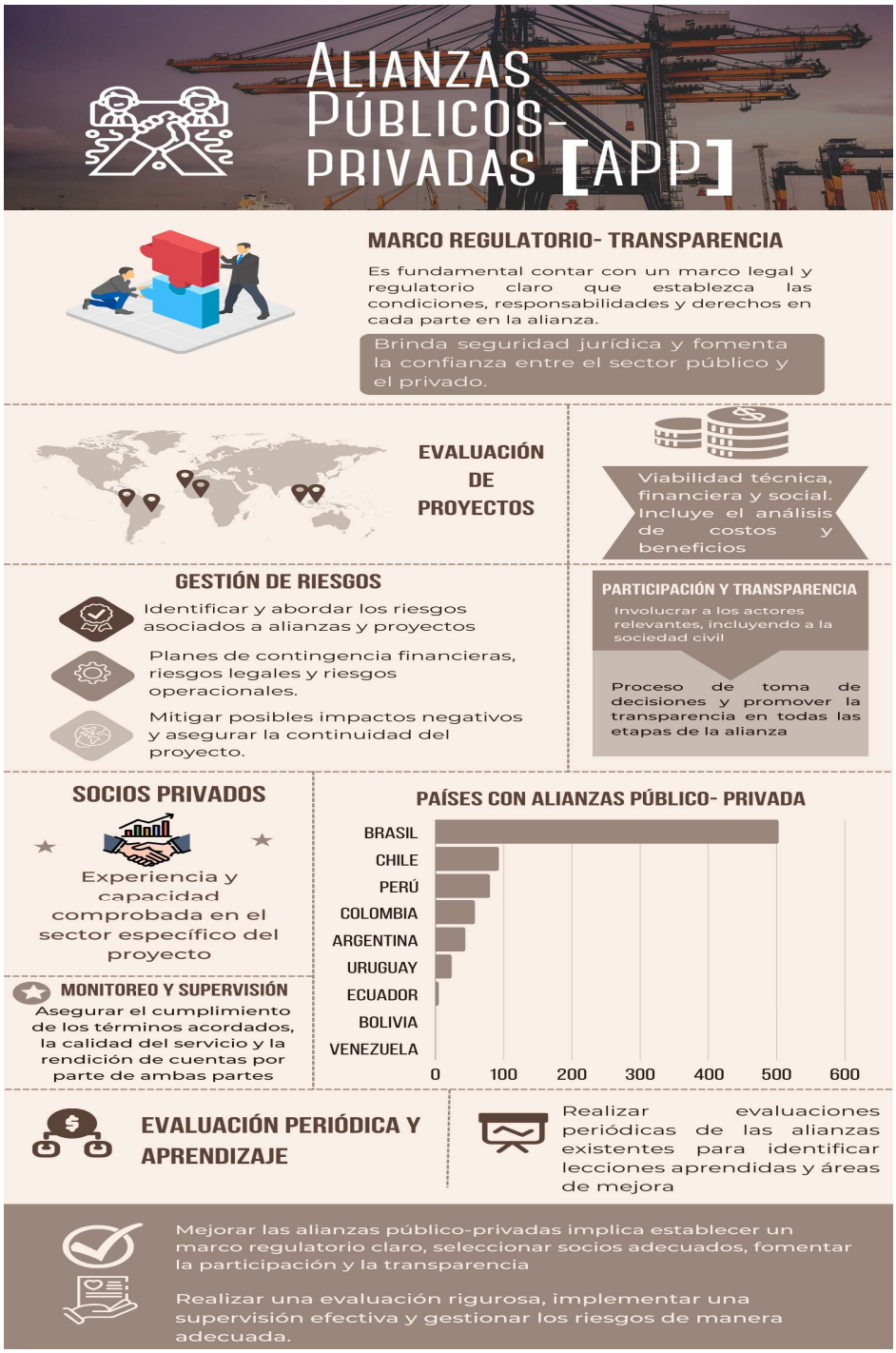
A partir de las consideraciones expuestas anteriormente se establece que el proyecto del puerto de aguas profundas de Posorja fue una inversión relativamente beneficiosa para el país, debido a la alianza pública-privada, cuya construcción y puesta en funcionamiento fortaleció el sistema portuario nacional; generando así ingresos económicos para el país y la comunidad. La visión a futuro del proyecto se enfatiza en la potenciación de la competitividad del país, en relación al comercio mundial; teniendo en cuenta que las expectativas de productividad y crecimiento de acuerdo al área administrativa como operativa, se basan en convertirse en el primer puerto inteligente a nivel mundial. A continuación, se presenta la propuesta de valor creada a partir de los resultados obtenidos acerca del puerto de aguas profundas de Posorja.

Propuesta de valor

La presente propuesta de valor se presenta mediante mecanismos que permiten analizar las alianzas públicas y privadas con la finalidad de definir, conceptos claves, marco regulatorio, evaluación de proyectos, considerando los riesgos que conlleva la implementación de estos beneficios tanto para el sector público como para el privado.

Figura 1

Descripción de las alianzas público privadas (APP)



Nota: Figura descriptiva de las alianzas públicas y privadas.

Fuente: Elaboración Propia.

En la figura anterior se puede apreciar el proceso de la formación de alianzas públicas y privadas convirtiéndose en un aspecto legal frente a las condiciones jurídicas existentes. La viabilidad financiera es un proyecto a largo plazo que genera impacto económico. Dichos procesos presentan riesgos en general, sin embargo, la creación de alianzas serán un mecanismo ideal para la ejecución de las obras. Además, es necesario realizar evaluaciones periódicas del proceso para identificar puntos claves y puntos débiles, con la finalidad de intervenir y crear planes de mejora que permitan mantener la calidad del servicio en estándares altos.

De tal manera, las Asociaciones Público- Privado (APP) son una herramienta clave que permite el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del activo público para proveer diferentes tipos de mantenimiento, administración, suministros e incluso el servicio público. En este caso, son proyectos que poseen un costo de inversión y provienen de diferentes tarifas cobradas a otros usuarios. Es importante establecer que la normativa APP debe ser formalizada mediante una escritura pública, además debe suscribirse en notarías y debe determinar los gestores privados. Finalmente, los contratos tienen un plazo total de 30 años y puede ser aplicado por 10 años más; no obstante, ningún contrato debe tener una vigencia menor de 5 años (Buró Tributario, 2023).

Las alianzas públicas y privadas en América Latina y el Caribe presentan una brecha de carácter infraestructural, debido que a necesita invertir al menos el 5% del producto interno bruto, es decir el PIB para satisfacer las necesidades del sector. En la actualidad solo se invierte la mitad de dicho porcentaje, de tal manera, deben crearse diferentes estrategias para mejorar su implementación. Para el año 2005 se convirtió en una herramienta clave para las inversiones tras las crisis suscitadas en los últimos años, sin embargo la disminución de productos y el aumento del déficit fiscal contribuyó a una mejora de las condiciones para la implementación del APP, ya que para el 2005 presentó un total de USD 8000 millones a USB 39000 para el 2015 representando así un mayor registro de inversiones en los sectores de energía y transporte (Michelitsch & Szwedzki, 2017).

En el caso de Ecuador y Perú promovieron la inversión pública y privada con la finalidad de coopera, intercambiar experiencias y proporcionar una asistencia activa en base a la promoción del desarrollo de las APP, mediante la estructuración de los proyectos para facilitar la regulación y procedimientos internos que permitan innovación y desarrollo (Redacción Primicias, 2023). En este caso las Asociaciones Público- Privada buscan la ejecución de proyectos relacionados al financiamiento productivo y la inversión extranjera mediante un modelo de gestión bajo la generación de Contratos de Concesión para los bienes, obras y servicios a través de la asignación a una empresa privada para la planificación, desarrollo, ejecución y operación bajo su financiamiento y criterios de expansión (Espinoza, Jijón, & Beltrán, 2020).

Figura 2

Impactos de las alianzas Públicas y privadas



Nota: Figura de los impactos de las alianzas públicas-privadas.

Fuente: Elaboración Propia.

En la ilustración relacionada a los impactos producidos por las alianzas público-privadas, podemos apreciar que éstas generan impactos económicos, innovación y tecnología, social y ambiental. Cada uno de los impactos permite mejoras en el proceso, identificar puntos claves y trabajar para la calidad del servicio. En relación al impacto económico se puede mencionar que toda inversión tiene influencia en la economía, ya que se espera obtener un beneficio y una mejora en la economía de los inversores. Debemos recordar que en el mercado portuario existe gran cantidad de competencia; es por ello, que se debe implementar tecnología de alta calidad que permita competir ante los demás prestadores y posicionarse en los más altos niveles generando interés de inversión y confianza. Toda inversión tiene un impacto en el desarrollo social, ya que benefician a los inversores, a la población y al sector en el que se van a ubicar, tal es el caso del puerto de Posorja que beneficia laboralmente a las poblaciones aledañas.

Desde este punto de vista, los impactos que enfrentan las APP basados en los factores social, económico, tecnológico, ambiental e innovador, hace que la implementación de estrategias en el sector público y privado se convierta en experiencias específicas que servirá de guía e insumo a los países en crecimiento, por ende, es necesario que éstas sean visualizadas desde las políticas públicas proactivas, con la finalidad de superar obstáculos y crear nuevas ventajas competitivas; obteniendo mayores provechos a los espacios otorgados. De tal manera, las estrategias se convierten en herramientas fundamentales, debido a que genera un resultado para el cambio del entorno y la evolución de las economías actuales (Devlin R. M., 2009).

Conclusiones

Las alianzas entre el sector público y el sector privado son mecanismos viables para generar colaboraciones voluntarias, las cuales inician a partir de un objetivo en común; teniendo en cuenta que las APP compartirán de manera igualitaria tanto los riesgos como los beneficios. La ejecución de cada proyecto, ya sean estos carreteras, puertos marítimos o aeropuertos se basa en la asignación de recursos, tanto en material como en capital; de tal manera, verificarán su impacto dentro de la sociedad donde se implementen, para generar resultados a largo plazo en las personas y el país. Desde este punto surge la alianza pública-privada suscrita entre el gobierno ecuatoriano, debidamente representado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas [MTOP] y la empresa Dubaití DP World, con la finalidad de ejecutar el proyecto del puerto de aguas profundas en Posorja, como una terminal portuaria que desarrolle productividad a favor de la activación económica y comercial del ecuador mediante una articulación de los ejes de creación.

A partir de la creación del puerto se estableció que el proyecto generaría productividad operativa en la terminal portuaria, debido a la utilización de maquinarias y equipos tecnológicos para el arribo de los buques y embarcaciones de grandes dimensiones. La ejecución del proyecto fue realizada gracias a la inversión del sector privado, la cual busca alcanzar las demandas que posee el comercio exterior y contribuir a la matriz productiva; en la actualidad el principal desafío que enfrenta DP World Posorja es la incorporación de la tecnología; debido a que existe un alto coste de dinero frente a la adquisición de maquinaria

en búsqueda de prestar un buen servicio a la terminal portuaria generando así altos niveles de competitividad. En el caso de las experiencias del gobierno, frente a las APP fueron satisfactorias, debido a que la implementación de estas estrategias disminuyó considerablemente las malas negociaciones y la falta de proyección en los diferentes proyectos que impulsó el estado ecuatoriano; un claro ejemplo es Puerto Bolívar con la empresa Yilport y el Puerto en Posorja con la empresa DP World.

Recomendaciones

Como recomendaciones luego del análisis efectuado se puede manifestar que para que una alianza Publica privada funcione eficaz y eficientemente, se tiene conseguir una comunicación efectiva entre los involucrados, de tal manera que se debe establecer canales claros y abiertos de comunicación entre las partes, para garantizar una comprensión mutua; de igual manera se debe definir los roles y responsabilidades de cada una de las partes para evitar malentendidos y conflictos a futuro; el marco legal de la alianza debe ser robusto, es decir con términos y condiciones claros de la colaboración; incluyendo aspectos financieros, legales y operativos. La transparencia es fundamental y para esto es imprescindible mantener niveles altos de nitidez en todas las fases del proyecto, para generar confianza entre los socios y la comunidad; en la actualidad el tema de corrupción está en auge por lo cual se recomienda crear un modelo de anticorrupción, que permita fiscalizar los procesos y operaciones de la alianza en todas las etapas de su desarrollo, hasta su operación; con metas y objetivos específicos y medibles para asegurar que ambas partes estén alineadas en la búsqueda de resultados positivos para la sociedad; por cuanto la participación ciudadana es fundamental en la toma de decisiones y en la evaluación de los impactos del proyecto. De Igual manera es importante realizar evaluaciones continuas y periódicas, para medir el progreso y poder realizar ajustes si es necesario, manteniendo la flexibilidad para adaptarse a cambios, identificando y gestionando proactivamente los posibles riesgos para evitar impactos negativos en el desarrollo del proyecto; los incentivos son también necesarios ya que estos deberán estar alineados con los objetivos compartidos y de esta manera motivar a ambas partes a contribuir de manera efectiva consiguiendo una sostenibilidad a largo plazo, incluyendo la planificación para la continuidad después de la finalización de la alianza. El tema tecnológico y ambiental es fundamental por cuanto se recomienda en cada etapa del proceso de la alianza, planificar obras de mitigación ante los posibles impactos ambientales que pueda provocar la construcción del proyecto, dependiendo del mismo; y, crear acciones que disminuyan el trámite operativo y burocrático a través del uso de la tecnología.

Fortalezas y Limitaciones: Las fortalezas del estudio se basan en localizar el punto clave de los desafíos existentes en el puerto de aguas profundas de Posorja, además de visualizar una perspectiva frente al desarrollo y productividad en el ecuador mediante el sistema portuario generando nuevos ingresos para la estabilidad financiera del país.

Futuras Líneas de Investigación: Medio ambiente y recursos naturales, Sustentabilidad y responsabilidad social empresarial y construcción.

Agradecimientos: Gracias a DIOS y a la VIRGEN MARÍA por la bendición otorgada de haber sembrado en nuestras mentes y nuestros corazones todas las virtudes que necesitamos aplicar para la concreción de este nuevo logro académico. Además, extendemos nuestro sincero agradecemos a todos los funcionarios y Trabajadores del Puerto de Aguas profundas DP WORLD de Posorja por toda la ayuda y colaboración entregada desde el inicio hasta la culminación del presente trabajo, de manera especial al Economista Andrés Segovia Beltrán, Director de Planificación del referido Puerto. También hacemos extensivo nuestro sincero agradecimiento eterno a los docentes que compartieron sus conocimientos a través de sus magistrales clases, Gracias a nuestras queridas Familias, ¡¡quienes nos apoyaron para enfrentar este nuevo reto académico planteado!! Sin Ustedes no hubiese sido posible culminar de manera exitosa la Maestría en Administración Pública, lo cual nos posibilitará contribuir en mejorar los servicios públicos en nuestro hermoso País.

Financiación: No existió financiamiento externo, todo fue por parte de los investigadores.

Contribuciones de los autores: El artículo académico elaborado está dirigida a futuras investigaciones acerca del Puerto Marítimo Posorja y la influencia de las APP frente a la inversión, creación y construcción.

Conflicto de intereses: No existió ningún conflicto.

Referencias

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2020). *DP World destaca beneficios de las asociaciones público-privadas*. Obtenido de Ministerio de Gobierno: http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/dp-world-destaca-beneficios-de-las-asociaciones-publico-privadas/

Baldeón Barriga, M. (2016). Las asociaciones público privadas (APP) en el marco jurídico ecuatoriano. *Revista de Derecho In Foro, 1*, 1-10. Obtenido de https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/foro/article/view/465/2510#info

Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe. (1 de Diciembre de 2015). *Alianzas público-privadas, vitales para el desarrollo de América Latina*. Obtenido de https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2015/12/alianzas-publico-privadas-vitales-para-el-desarrollo-de-america-latina/

Bazan, R., & Vilela, K. (2019). *Modelo de análisis del impacto futuro del nuevo Puerto de Aguas Profundas DP World Posorja para la ciudad de Guayaquil.* Tesis de pregrado, Escuela Suprior Politécnica del Litoral, Facultad de Ciencias Sociales y Humanísticas, Guayaquil. Obtenido de https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/53733/1/T-111759%20Bazan%20-%20Vilela.pdf

BN Americas. (21 de noviembre de 2023). *Los tres principales riesgos para las APP en América Latina y cómo evitarlos.* Obtenido de https://www.bnamericas.com/es/opinion/los-tres-principales-riesgos-para-las-app-en-america-latina-y-como-evitarlos

Bobadilla, J., & Venegas, A. (2018). *La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus paises fronterizos.* Politécnico Gran Colombiano, Escuela de Negocios, gestión y Sostenibilidad,, Bogota.

Botero, A. (2016). Importancia y perspectivas de las alianzas público-privadas en el mundo, Latinoamérica y Colombia. *Trilogía Cienias Tecnología Sociedad, 9*(17), 1-28. Obtenido de https://www.redalyc.org/pdf/5343/534367006006.pdf

Buró Tributario. (14 de Julio de 2023). *Reglamento para asociaciones público-privada*. Obtenido de https://burotributario.com.ec/reglamento-para-asociaciones-publico-privadas/

Casado, F. (2007). *Alianzas público- privadas para el desarrollo.* Madrid: Fundación Carolina.

Devlin, R. M. (2009). *Alianzas público-privadas para una nueva visión estratégica del desarrollo.* Chile: Cepal- Colección Documentos de proyectos. Obtenido de https://oas.org/es/sap/docs/dgpe/alianzas_pub_privadas_s.pdf

Devlin, R., & Moguillansky, G. (2009). Alianzas público-privada como estrategias nacionales de desarrollo a largo plazo. *CEPAL*(97), 1-20. Obtenido de

https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/36131ce6-b70a-4c31-a94c-8de09ec6c09a/content

Díaz, T. M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en Educación Médica*, 162-167.

Empresa Zonalogística. (13 de diciembre de 2017). *El Puesrto de Guayaquil: Una joya para la economía del Ecuador*. Obtenido de https://zonalogistica.com/el-puerto-de-guayaquil-una-joya-para-la-economia-del-ecuador/

Espinoza, V., Jijón, W., & Beltrán, F. (2020). Asociaciones público-privado: Una nueva alternativa de la política de vivienda en una gobernanza local. *Tura: Relaciones internacionales*(24), 26-48. Obtenido de https://yura.espe.edu.ec/wp-content/uploads/2020/10/24.2-Asociaciones-P%C3%BAblico-Privadas-15-FEBRERO-2020.pdf

Fondo para el Logro de los ODM [MDGF]. (2014). *Naciones Unidas y las alianzas público-privadas: La experiencia de UNDP y el Fondo ODM.* Madrid: Organización de las Naciones Unidas. Obtenido de https://fconcordiaylibertad.org/hmasd/palomaduran.pdf

Fundación CODESPA. (2013). *Alianzas Pública- Privada para el Desarrollo. Modelos para llegar a la práctica la Innovacion Social Empresarial.* (P. edición, Ed.) CODESPA. Obtenido de https://www.mas-business.com/docs/alianzas-publico-privadas.pdf

Heros, J. C. (2009). Asociaciones Público Privadas: Una Mirada de cara al futuro. *Círculo de Derecho Administrativo*(7), 388-396. Obtenido de https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8176758

La Fuente. (04 de Marzo de 2019). *Posorja: un puerto de corrupción* . Obtenido de Periodismo de invetigación : https://periodismodeinvestigacion.com/2019/03/04/posorja-un-puerto-de-corrupcion/

Mayorga, J. (2016). Las Alianzas Público – Privadas, generadoras de oportunidades. *Revista Espol, 88*, 1-5. Obtenido de http://www.revistas.espol.edu.ec/index.php/fenopina/article/view/121/122

Michelitsch, R., & Szwedzki, R. (26 de Octubre de 2017). *Una década de alianzas público-privadas en América Latina y el Caribe: ¿qué hemos aprendido?* Obtenido de https://blogs.worldbank.org/es/ppps/una-d-cada-de-alianzas-p-blico-privadas-en-am-rica-latina-y-el-caribe-qu-hemos-aprendido

Ministerio de Transporte y Obras Públicas . (2017). *Alianza Público-Privada, estrategia positiva del gobierno para continuar con los cambios y las transformaciones*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/alianza-publico-privada-estrategia-positiva-del-gobierno-para-continuar-con-los-cambios-y-las-transformaciones/

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2020). *Inicia la construcción del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.* Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/inicia-la-construccion-del-puerto-de-aguas-profundas-de-posorja/

Moyani, J. (2021). *Cumplimiento de los fines de las empresas públicas a través de las alianzas público-privadas.* Tesis de maestrpia, Universidad Andina SImón Bolívar, Área de Derecho, Quito. Obtenido de https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/8170

Naciones Unidas. (2015). *Organizacion de las Naciones Unidas*. Obtenido de Apoyar el desarrollo sostenible y la acción climática: https://www.un.org/es/our-work/support-sustainable-development-and-climate-action

Oleas, D. (2017). *Alianzas público-privadas y desarrollo territorial* (1 ed.). Quito: Abya Yala. Obtenido de https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/57078.pdf

Pliscoff, C., & Araya, J. (2012). Las alianzas público-privada como gatilladoras de innovación en las organizaciones públicas. Reflexiones a partir de la situación chilena. *Revista Chilena de Administración Pública*(19), 1-26. Obtenido de https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/123487/las-alianzas-publico-privadas-como-gatilladoras-de-innovacion-en-las-organizaciones-publicas.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Redacción Primicias. (23 de Marzo de 2022). *Economía.* Obtenido de Cinco empresas interesadas en el Parque Logístico e Industrial en Posorja: https://www.primicias.ec/noticias/economia/cinco-empresas-interesadas-parque-logistico-industrial-posorja-ecuador/

Redacción Primicias. (10 de Junio de 2023). *Economía. Ecuador y Perú acuerdan promover alianzas públicas y privadas* . Obtenido de https://www.primicias.ec/noticias/economia/ecuador-peru-acuerdo-alianzas-publico-privadas/

Sandí, V. (2017). Las alianzas público privada como elemento de gestión de las ciudades inteligentes. *Revista Centroamericana de Administración Pública*(72), 15-31. Obtenido de https://ojs.icap.ac.cr/index.php/RCAP/article/view/71/142

Toro, M. J., Ocampo, L. O., Ovalle , M. A., & Sena, M. L. (2019). Impactos del programa Alianzas para la Innovación en empresas del sector TIC de Caldas. *Scienti et Techinica, 24*(3), 1-10. doi:ISSN 0122- 1701

Torres, W. (15 de Noviembre de 2021). Economía. Por falta de transparencia Gobierno replantea alianzas público- privadas. *Primicias*, págs. 4-5. Obtenido de https://www.primicias.ec/noticias/economia/transparencia-gobierno-alianzas-publico-privadas/

APÉNDICES

Entrevista semiestructurada

Entrevistadores: Enrique Manuel Quinteros Flores y Sixto Félix Gamboa Solís.

Entrevistado: Eco. Andrés Segovia Beltrán, Director de Planificación del Puerto de Aguas Profundas DP WORLD de Posorja.

Cuestionario de preguntas

1. ¿Usted considera que la creación del proyecto de aguas profundas en Posorja fue una buena inversión para el estado ecuatoriano?

Si puesto que esta inversión impulsará aún más la productividad operativa de la terminal portuaria administrada por la compañía DP World Posorja, ya que cuenta con maquinarias y equipos que sirven para atender buques Neo Panamax, embarcaciones de grandes dimensiones que navegan por los mares de América Latina a su máxima capacidad de carga; esto impulsa la economía del ecuador en cuanto al comercio.

2. ¿Usted considera que la alianza pública- privada entre el Gobierno ecuatoriano y la empresa dubaití DP World fue fructífera para el alcance de objetivos en relación a las APPD a favor del proyecto del puerto de aguas profundas Posorja?

Sí puesto que esta alianza motiva el trabajo articulado entre el sector público de la mano con el privado para garantizar la implementación de infraestructura y servicios destinados a la ciudadanía en el marco de políticas públicas de obtención de financiamiento adicional para la creación y mejoramiento de los servicios públicos y promoción del trabajo.

3. ¿Cuál es el objetivo que la empresa privada desea plasmar en el puerto Posorja a beneficio de la sociedad y el país?

La empresa concesionaria se compromete a convertir a la Autoridad Portuaria en una plataforma logístico-portuaria con estándares de eficiencia y eficacia; se compromete a ampliar y modernizar la terminal portuaria cuya inversión privada asegurará la viabilidad y sostenibilidad del puerto a largo plazo, para alcanzar las demandas y necesidades del Comercio Exterior en la Región y contribuir a la mejora de la Matriz Productiva del Ecuador.

4. ¿Las obras de expansión ejecutadas en el Puerto de aguas profundas en Posorja cumplen con el desarrollo a favor de la sociedad promulgado por el Fondo para el logro de los ODM?

Sí, puesto que tiene una capacidad para recibir 1.5 millones de contenedores anuales y buques de mayor capacidad en un puerto de 16,5 metros de profundidad y 21 millas náuticas de longitud. A más de esto se ha implantado nuevas tecnologías lo que ha permitido ser dinámicos y ganar tiempo e ir a la par de las necesidades durante la construcción del puerto. DP World Posorja fue nominada como una idea innovadora

en la ceremonia anual de entrega de premios “Navis 2019 Inspire Awards” en San Francisco, California.

5. ¿Considera que el puerto de aguas profundas de Posorja generó resultados positivos, los cuales buscan contribuir al desarrollo y crecimiento económico del país?

Sí puesto se realiza un adecuado mantenimiento y equipamiento de esta terminal que facilita el acceso de embarcaciones desde y hacia diferentes países de Latinoamérica, esto contribuye al comercio.

6. Según su criterio ¿Cuáles fueron los principales desafíos que enfrentó la incorporación de la tecnología y la innovación en el proyecto del puerto de aguas profundas de Posorja?

Sí puesto se realiza un adecuado mantenimiento y equipamiento de esta terminal que facilita el acceso de embarcaciones desde y hacia diferentes países de Latinoamérica, esto contribuye al comercio.

7. ¿Usted considera que la experiencia que vivió el estado ecuatoriano fue fructífera para la ejecución de nuevos proyectos, teniendo como referencia el proyecto de Posorja?

La experiencia fue enriquecedora puesto que con esta alianza lo que consiguió el estado ecuatoriano fue la descentralización de actividades en cuanto a la mantención y cuidado de esta terminal portuaria y de esta manera mejorar y mantener adecuadamente la infraestructura con el equipamiento necesario para hacer la transición de la mercancía del transporte marítimo al terrestre.

8. ¿Usted considera que DP World Posorja se pueda convertir a futuro como el primer puerto inteligente tecnológico impulsado al crecimiento portuario mediante la implementación de la APPD?

Si es que se mantiene una política transparente interna por parte de DP World Posorja y externa con el estado ecuatoriano, cuyos objetivos vayan de la mano con mejorar la calidad de sus servicios, tomando en cuenta primeramente la parte legal y luego la parte económica que vaya encaminada al servicio del país.

Impactos de los factores económico, social, ambiental, tecnológica e innovación

Cuestionario de la entrevista

1. Usted considera que la economía ha mejorado tras la creación y funcionamiento del puerto Posorja.

Por su puesto, la creación y funcionamiento a generado el ingreso de capital tanto para el país como sus pobladores, sin embargo, toda prosperidad tiene un poco de corrupción por las diferentes empresas que operan

2. La implementación de puerto de Posorja ha mejorado la vida de los pobladores de la parroquia

Si, debido a la incorporación de mano de obra, cobro de las exportaciones, además de las inversiones trasnacionales, por lo tanto genero un factor económico muy importante dentro del país, además de generar nuevas carreteras favoreciendo la trasportación.

3. En relación al contexto ambiental. Considera usted que el daño generado a la parroquia genera pérdidas monetarias o afecta al ecosistema existente

La contaminación a la población es principalmente la generación de grandes cantidades de humo y el ruido debido a las maquinarias, embarcaciones y otros factores sumando a esto la creación de carreteras que para el 2016 no contaban con licencias para su creación

4. La innovación y la tecnología trago consigo beneficios importantes para el Ecuador

De acuerdo, debido que los beneficios fueron generar mano de obra ecuatoriana, ingreso de capital, nuevas políticas públicas a favor de las APP permitiendo generar un crecimiento positivo al estado ecuatoriano.