

**Puerto seco comercial: una oportunidad de
crecimiento y desarrollo empresarial de las zonas
fronterizas**

**Puerto seco comercial: growth and
business development in border areas**

Edison Oswaldo Toapanta-Mendoza
Universidad Nacional de Loja - Ecuador
edison.toapanta@unl.edu.ec

Dany Alexander González-Aguilera
Universidad Nacional de Loja - Ecuador
dgonzalez1001@gmail.com

doi.org/10.33386/593dp.2021.5.611

RESUMEN

Las zonas comerciales o denominados como puerto seco comercial, permite organizar la distribución de productos de consumo masivo y de integrar actividades económicas para fortalecer la logística interna de una ciudad, por lo que el presente trabajo analiza la viabilidad de la creación del puerto comercial en la ciudad de Loja, y el impacto que generaría en la demanda de los productos y servicios existentes y que permiten fomentar el desarrollo económico, social y ambiental de la ciudad. A través de la aplicación de una encuesta se realiza un análisis de mercado y factibilidad de la creación de esta zona en la ciudad de Loja. En este trabajo se evalúa la pertinencia de la creación de esta zona comercial y se analiza el efecto sobre los flujos de transporte y accesibilidad de los productos, lo cual se convierte en un aspecto clave para determinar la potencialidad de esta zona comercial, los resultados permiten evidenciar que existe factibilidad por parte de los comerciantes y del entorno para desarrollar esta zona en la ciudad de Loja.

Palabras clave: zona comercial; puerto seco; logística; crecimiento empresarial.

Cómo citar este artículo:

APA:

Toapanta-Mendoza, E., & González-Aguilera, D., (2021). Puerto seco comercial: una oportunidad de crecimiento y desarrollo empresarial de las zonas fronterizas. 593 Digital Publisher CEIT, 6(4), 40-54. <https://doi.org/10.33386/593dp.2021.5.611>

Descargar para Mendeley y Zotero

ABSTRACT

Commercial areas or commercial dry port, to allow organize and distribution of mass consumption products and integrate economic activities to strengthen the internal logistics of a city. This work analyzes the viability of the creation of a commercial port in the Loja city, and the impact that it would generate on the demand for products and services and the economic and social development. Through the application of a survey, we realize a market analysis and viability study of the creation the commercial port. In this work we evaluated the relevance of the commercial port and the effect on the transport flows and accessibility of the products in the city. The results demonstrated the viability of the creation the commercial port in economic, logistics and social factors.

Keywords: commercial zone; dry port; logistics; business growth.

Introducción

Los centros de distribución y logística se establecen como espacios en donde se genera optimización en la interacción comercial de diferentes actividades económicas.

El crecimiento continuo de las actividades económicas a nivel mundial ha generado que se desarrollen mercados que no contemplen un adecuado orden dentro de las ciudades, por lo que la propuesta de estos centros de distribución y logística permiten gestionar un adecuado apoyo a la productividad y a la competitividad interna.

Estos centros de distribución y logística denominados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2019) como puertos secos, se consideran plataformas logísticas ubicadas en un territorio específico y que, a través de conexión terrestre, aérea o marítima, permiten agilizar la salida de las mercancías de diferentes actividades económicas.

La zona 7 de Ecuador, compuesta por 3 provincias como son El Oro, Loja y Zamora Chinchipe, a pesar de contar con canales de conectividad terrestre y aérea con diferentes ciudades del país y de conectividad marítima internacional con un puerto importante de las costas ecuatorianas, no ha desarrollado de manera eficiente en la organización empresarial y logística.

Las características que presenta esta zona son consideradas como los aspectos básicos que debe tener una zona de distribución y logística, o plataformas logísticas como lo menciona Antún, JP; Alarcón, R; (2020) en su estudio, quien además menciona que esto viene de la mano con la innovación en sectores que presentan oportunidades de crecimiento.

En este mismo sentido Núñez, S. A., Cancelas, N. G., & Orive, A. C. (2015) mencionan que este tipo de puertos secos se establecen como una solución para los problemas existentes en relación con el transporte y el aumento continuo del volumen de mercaderías que se comercializan en una sector, estos puertos se establecen como

una oportunidad de crecimiento empresarial organizado y con al ventaja competitiva al agrupar diferentes actividades económicas.

Basados en estos aspectos el objetivo del presente trabajo es analizar la viabilidad de la creación del puerto comercial en la ciudad de Loja, desde un enfoque de mercado, para lo cual se ha realizado un estudio para conocer el impacto de su apertura.

Esta investigación analiza la situación comercial existente en la ciudad de Loja, por lo que se ha enfocado a conocer el criterio de los comerciantes, transportistas y demandantes de este tipo de zona comercial.

El trabajo contempla 3 partes, el primero en donde se realiza una revisión de literatura que analiza el desarrollo comercial y los estudios sobre los puertos secos o zonas de desarrollo, en la segunda parte se expone la metodología aplicada en la ciudad de Loja para realizar el estudio de viabilidad y en la tercera parte se desarrolla un análisis de resultados y se exponen las conclusiones y las futuras líneas de investigación.

Marco teórico

Desarrollo comercial

El desarrollo comercial está relacionado con la mejora de los niveles de ingresos o calidad de vida de los habitantes de un sector.

Para Gómez Zaldívar & Molina (2018) el desarrollo comercial que conlleva mejoras en los ingresos y en las condiciones laborales, ha sido motivada por la continua aplicación de estrategias comerciales innovadoras.

En este sentido, Farole, T. y Akinci, G. (2011) menciona que las estrategias relacionadas con la implementación de zonas económicas ha sido replicada por países en vías de desarrollo y que ha brindado beneficios económicos y comerciales, influenciado por ubicación geográfica, movilidad, conexión e infraestructura, lo cual también es mencionado por Wong, K.-Y. y Chu, D. K. (1984).

Este tipo de zonas ha motivado un crecimiento económico de países en vías de desarrollo, esto ha incrementado la inversión en algunos sectores de este tipo de países, inversión que se ha enfocado en actividades económicas predominantes.

En el caso de Ecuador, se ha podido evidenciar un crecimiento económico debido a la inversión pública enfocada a las actividades de construcción, servicios, administración pública y el comercio, en lo que respecta al comercio esto ha sido motivado por el incremento de los niveles de consumo global.

Según datos emitidos por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) la Población Económicamente Activa (PEA) superó los 6 millones de personas, que corresponde al 44% de la población del país, así mismo, el desarrollo económico ha generado una disminución del desempleo.

Entre las actividades desarrolladas a nivel de Ecuador para motivar el desarrollo económico se ha generado la firma de acuerdos comerciales con países como Canadá, China, Corea, Egipto, Irán, Indonesia, Líbano y Siria, Países del Consejo de Cooperación del Golfo (Reino de Arabia Saudita, Kuwait, Qatar, Emiratos Árabes Unidos), Rusia y Turquía, y participa de algunas preferencias arancelarias con los Estados Unidos y con el Sistema Generalizado de Preferencias o GSP.

En el Ecuador se presentan diferentes áreas económicas o consideradas como zonas productivas, la figura 1 permite visualizar como es la composición de las zonas productivas a nivel nacional.

Figura 1

Zonas productivas Ecuador



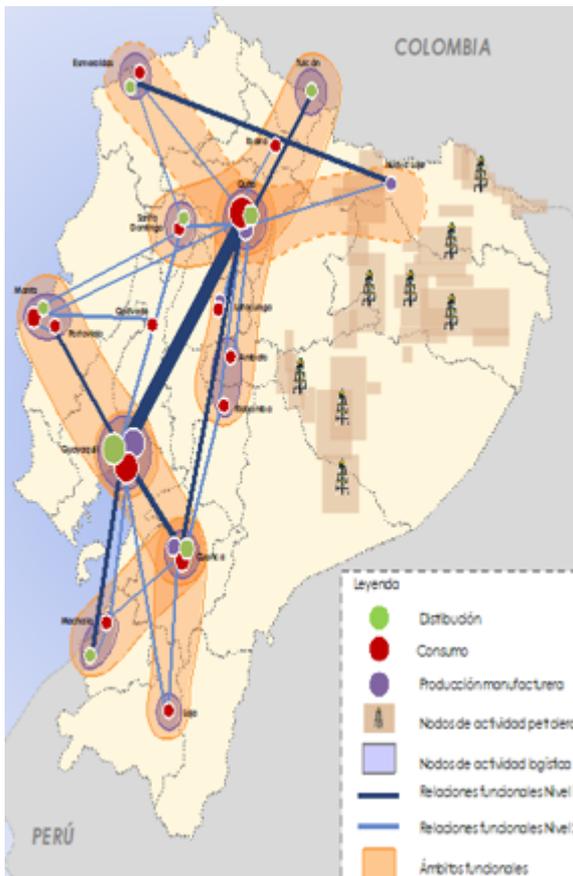
Fuente: Plan Estratégico de Movilidad y Transporte del Ecuador (PEMT)

Como se puede observar en la figura 1, existe diversificación de las zonas productivas a nivel nacional, siendo la agrícola la que mayor ocupación o desarrollo presenta, la zona ganadera, silvicultura y pesca, se presentan en provincias específicas y en algunas con mayor impacto.

Así como se presentan las zonas productivas, es importante conocer como es el consumo de los productos que se generan en estas zonas, la figura 2 permite visualizar que existe un mayor nivel de consumo en las principales ciudades del Ecuador como lo son Guayaquil y Quito, y en menor proporción ciudades como Manta, Ambato, Cuenca, Machala y Loja.

Figura 2

Logística a nivel nacional



Fuente: PEMT

Desarrollo comercial ciudad de Loja.

Las principales actividades económicas que se desarrollan en la ciudad de Loja son el comercio al por mayor y al por menor, seguida por la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca. Otra de las actividades comerciales que se desarrollan en la ciudad de Loja es la construcción la representa el 9.8% de la PEA según datos del INEC.

La tabla 1 presenta un detalle de las ramas de actividad económica de la ciudad de Loja, información elaborada a través de la información presentada por el INEC, en donde se puede observar que alrededor de 6 ramas de actividad son las que concentran más del 60% de la PEA de la ciudad de Loja.

Tabla 1.

Ramas de actividad económica ciudad de Loja.

Rama de actividad (Primer nivel)	Porcentaje
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	12,2%
Industrias manufactureras	7,7%
Construcción	9,8%
Comercio al por mayor y menor	18,7%
Transporte y almacenamiento	5,7%
Actividades de alojamiento y servicio de comidas	3,8%
Información y comunicación	1,2%
Actividades financieras y de seguros	1,3%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	2,4%
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	1,7%
Administración pública y defensa	7,0%
Enseñanza	9,6%
Actividades de la atención de la salud humana	3,6%
Otras actividades de servicios	2,2%
Actividades de los hogares como empleadores	2,9%
No declarado	5,0%
Trabajador nuevo	3,6%
Total	100,00%

Fuente: INEC

En concordancia con la información anterior, se ha podido obtener información del INEC que en la ciudad de Loja existen alrededor de 11694 establecimientos, de los cuales el 53% corresponde a actividades de comercio al por mayor y menor, constituyéndose como la primera fuerza productiva y generadora de desarrollo comercial.

El tamaño de las empresas se evidencia en la Tabla 2, en donde la microempresa lidera con un 97% del tejido empresarial en la ciudad de Loja, según los datos del INEC, la existencia de

mediana y grande empresa es nula en la ciudad.

Tabla 2.

Tamaño de la empresa

Tamaño	Porcentaje
Micro	97,4%
Pequeña	2,3%
Mediana	0,2%
Grande	0,1%
Total	100,0%

Fuente: INEC

Para identificar como es el desarrollo comercial de la ciudad de Loja, se ha tomado en cuenta el nivel de ingresos por actividad económica, que según datos históricos del INEC bordearon los 1.550 millones de dólares en el año 2010, entre las actividades que generan mayor cantidad de ingresos se presentan el comercio al por menor y al por mayor, otra actividad económica son las actividades de consultoría, tal como se expone en la figura 3.

Figura 3

Ingresos por actividad económica



Fuente: INEC

Según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) del Cantón Loja, del 97% de empresas existente, 6516 se dedican al comercio al por menor y 192 al comercio al por mayor, entre las principales actividades están la venta al por menor de alimentos, bebidas y tabaco, y el de venta al por menor de alimentos, bebidas y tabaco en puestos de venta y mercados.

Conectividad

Por otro lado, en lo que respecta al abastecimiento de algunos productos que se comercializan en la ciudad de Loja, según el GAD del Cantón Loja, las principales ciudades que aportan con su producción son Pichincha, Ambato, Riobamba. Santo Domingo de los Tsachilas, Zamora. El Oro, Guayas, Macará y Perú.

La figura 4 permite conocer los flujos comerciales que se generan en el Cantón Loja, en esta figura se expone los lugares que pertenecen a la provincia de Loja, mientras que en la figura 5 se presenta los flujos a nivel nacional.

Figura 4

Flujos comerciales Provincia de Loja



Fuente: PDOT Municipio de Loja.

Figura 5

Flujos comerciales a nivel nacional



Fuente: PDOT Municipio de Loja.

Tal como se puede observar en las figuras 4 y 5, la mayor cantidad de productos no se generan en la ciudad de Loja, incluso dentro de la provincia de Loja, y gran parte de los productos de consumo se originan en la sierra centro y algunas ciudades de la costa ecuatoriana.

La región 7 a la cual pertenece la ciudad de Loja, tiene una producción relacionada con la agricultura y la silvicultura, esto ha generado que se establezca como una zona de agroindustrias relacionadas con procesos agrícolas, pecuarios, maderables y mineros.

Zonas logísticas y comerciales

Para Bourgoin, J. y Castella, J. (2011) las zonas comerciales se han establecido en primer lugar, para organizar el uso de las tierras y también como parte de las políticas para controlar el impacto económico, ambiental y social que se genera al contar con espacios que con mayor comercio en las ciudades.

Actividades comerciales que han sido motivadas por diferentes estrategias aplicadas a nivel de país como la generación de tratados de libre comercio, o de acuerdos comerciales con países potencialmente proveedores de recursos.

En este sentido Estrada (2006) menciona que la generación de este tipo de estrategias motiva aplicar nuevas formas económicas y sociales de que cubran las necesidades del mercado. Herrera (2019) en concordancia con lo mencionado anteriormente, establece que las medidas o estrategias que se aplican para aprovechar las oportunidades del mercado generan un beneficio económico o tributario, en zonas denominadas como zonas francas o puerto seco comercial.

Los beneficios que se generan al contar con una zona franca o establecida como puerto seco, es el de motivar a la organización de las diferentes actividades económicas, de tal manera que se aprovechen las potencialidades del sector en cuanto a transporte, ubicación y accesibilidad, a la par que genera una mayor institucionalidad de las ciudades (Clavijo, Vera & Vera, 2013, p. 7).

González, Blanca, y Mellado (2012) al tener en cuenta sobre la globalización de los mercados y la generación de zonas comerciales, motiva a las ciudades a abordar aspectos como la competitividad y productividad, además de generar aspectos de gestión logística y tecnológica para la cooperación entre estado y empresa.

Para Elvira Maeso González (2003) “existen fuertes barreras de entrada en la implantación de operaciones logísticas en las empresas de transporte, como son: debilidad competitiva en redes de comercialización, falta de información, precariedad en las operaciones de gestión, débiles estructuras empresariales, falta de formación y capacitación profesional, escaso apoyo de las administraciones, necesidad de asesorías externas para la implantación, ausencia de personal especializado, escasa o nula coordinación

interempresarial, alta atomización del sector, diferentes exigencias entre los clientes, escasa fidelización de los clientes, etc”.

Las zonas comerciales o denominados como puertos secos generan modernización en el transporte y comercialización de productos, lo cual promueve una mejora en la calidad de los productos y servicios en las ciudades.

Método

Para la presente investigación se aplicó una encuesta a toda la población de 262 comerciantes de la ciudad de Loja que presentan una relación directa con las zonas comerciales existentes en la actualidad, es decir, se realizó la encuesta a todos los usuarios actuales de los centros de comercialización de los mercados de la ciudad, y a los que actualmente cuentan con un derecho en la zona destinada para la creación del puerto seco.

Se debe mencionar que existen comerciantes mayoristas de productos de primera necesidad, comerciantes de vehículos, materiales pétreos, ganado en pie y alimentos perecibles.

Las actividades comerciales que se tomaron en cuenta fueron los comerciantes mayoristas, de vehículos usados y maquinaria de alquiler, de materiales pétreos, de ganado en pie y de alimentos perecibles.

La encuesta fue aplicada en dos sectores comerciales de la ciudad de Loja, para poder obtener un criterio equilibrado de los comerciantes existentes, de tal manera que se pueda diversificar las actividades económicas del estudio.

El presente trabajo desarrolla un análisis cualitativo y cuantitativo de la información obtenida a través de la encuesta, adicional se expone el estudio de viabilidad logística de la zona comercial, y la estructura del puerto comercial con las terminales existentes.

Para analizar a mayor detalle la composición de los comerciantes mayoristas, el comercio tiene mayor representatividad con un 68% de los encuestados, mientras que el 21% pertenece a la construcción, las actividades de minería, transporte e industria tienen una representación baja debido a que no existen un número alto de este tipo de empresas.

Resultados

En esta sección se exponen los principales resultados del estudio realizado, en la ciudad de Loja a los principales actores de la creación de la zona comercial, en este estudio se contempla a los comerciantes mayoristas y minoristas existentes.

Tabla 3

Implementación de un área que cuente con todos los servicios para su empresa.

Comerciantes mayoristas	
Criterio	Porcentaje
Si	69%
No	27%
No contestan	5%
Comerciantes de vehículos	
Si	38%
No	62%
Comerciantes de materiales pétreos	
Si	36%
No	64%
No contestan	21%
Comerciantes de ganado en pie	
Si	97%
No	3%
Comerciantes de alimentos perecibles	
Si	100%
No	0%

La tabla 3 permite identificar la viabilidad a través de la pregunta relacionada con la implementación de una zona comercial en la

ciudad de Loja, y como la generación de una zona comercial que brinde las facilidades para mejorar el desarrollo de las actividades productivas, como es el caso de espacio adecuado, transporte, ubicación.

Los resultados permiten observar que en la mayoría de las actividades económicas los comerciantes están de acuerdo, con un porcentaje promedio del 78%, mientras que alrededor del 19% no consideran que sea una alternativa viable, de este porcentaje es importante mencionar que la mayoría pertenece a la actividad relacionada con la comercialización de materiales pétreos.

Con respecto de la demanda potencial, es importante conocer que es el volumen máximo de consumo que logran alcanzar los productos, para su cálculo se toma como referencia la población encuestada de los comerciantes mayoristas detallados en siguiente tabla:

Población área de influencia del proyecto	105
Total, de la Demanda Potencial	105

En lo que respecta a la demanda potencial del proyecto, según el estudio de mercado se puede observar que existe una demanda del 100% de los comerciantes existentes en cada una de las actividades o servicios que brinda la empresa, lo cual permite identificar la viabilidad en función de la demanda para cubrir los espacios que se generan en el puerto seco o zona comercial.

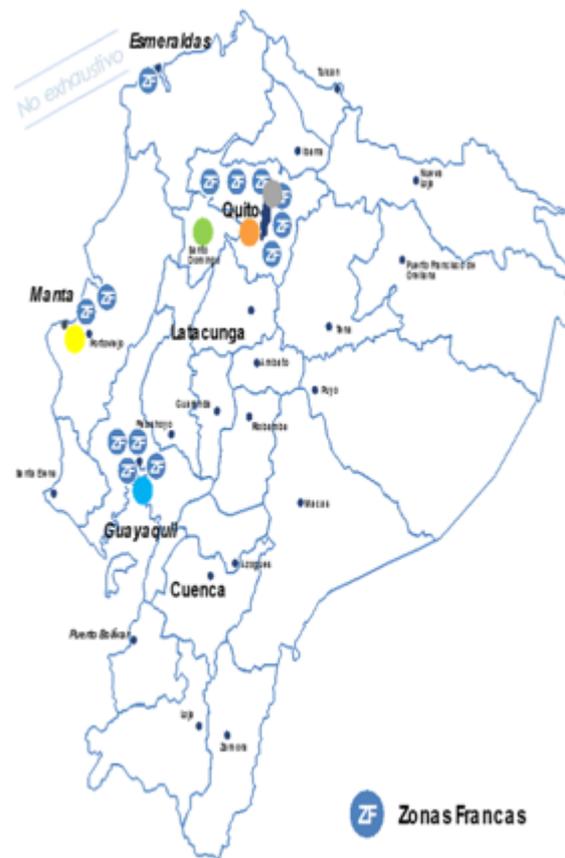
Adicional se ha procedido a calcular la demanda efectiva, que es la cantidad requerida en el mercado, en donde se utiliza la demanda potencial relacionada con la variable de si le gustaría invertir en un área que cuente con todos los servicios para su empresa, a continuación, se expone la demanda efectiva.

Demanda Potencial	105
Porcentaje comerciantes que si les gustaría invertir en la implementación de un área específica que cuente con todos los servicios para negocio.	72%
Total, de la Demanda Efectiva	72

En el Ecuador existen algunas zonas francas, con predominancia en la provincia de Pichincha, tal como se visualiza en la figura 6.

Figura 6

Zonas francas Ecuador



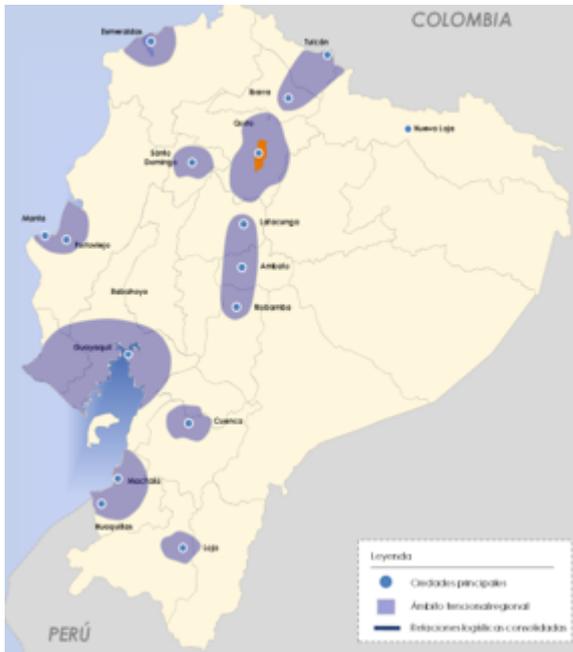
Fuente: PEMT

En el Plan Estratégico de Movilidad y Transporte (PEMT) se establecen algunas regiones que son las que presentan las características **básicas para poder establecer una zona comercial, tomando en cuenta**

aspectos de accesibilidad y conectividad, la figura 7 permite visualizar estas zonas, en donde se encuentra la ciudad de Loja.

Figura 7

Zonas comerciales regionales



Fuente: PEMT

Adicional en este PEMT se exponen los corredores logísticos que deben existir en el Ecuador para motivar una mejor conectividad y movilización de los productos hacia las ciudades, la figura 8 presenta el detalle de estos corredores:

Figura 8

Corredores logísticos



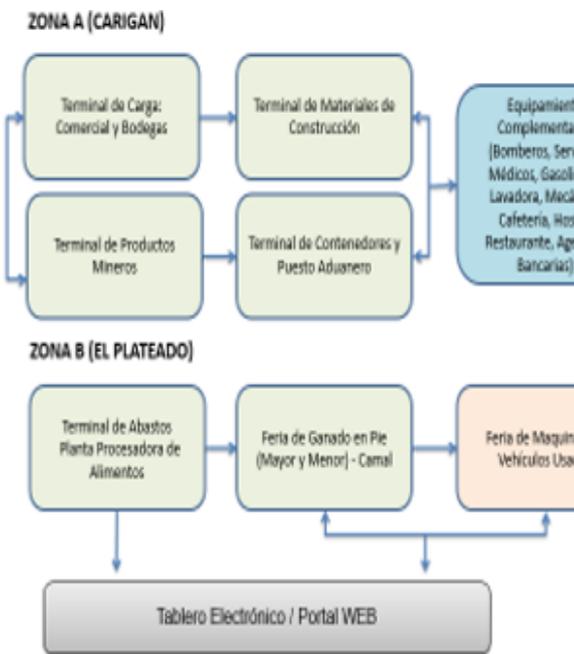
Fuente: PEMT

Este tipo de corredores o sistema de plataformas logísticas desarrolla mayor funcionalidad entre las principales ciudades con las secundarias, lo cual potencializa la comercialización de productos con su implementación.

Por otro lado, según lo establecido en el Plan de Desarrollo y Organización Territorial de la ciudad de Loja, el puerto seco o zona comercial debe estar integrado por la zona A ubicada en el sector de Carigan y la zona B localizada en el sector del Plateado, en donde se integrarán tal como lo detalla la figura 9:

Figura 9

Puerto Seco ciudad de Loja



Fuente: PDOT Municipio de Loja.

En el PDOT del Municipio de Loja se expone cada uno de los terminales existentes en la zona comercial:

Carigan

a) Terminal de materiales de construcción, que contará con áreas destinadas exclusivamente para el bodegaje, carga, descarga y distribución de productos, suministros, maquinaria y equipos.

b) Terminal de Productos Mineros, área destinada para la captación de maquinaria, productos, herramientas, insumos y combustibles sólidos como carbón, hierro, cobre, zinc y arena sílica entre otros, será la alternativa más atractiva y competitiva para el manejo y almacenamiento de minerales, además de contar con la infraestructura adecuada e incentivar al impulso estratégico de la actividad minera.

c) Terminal de Contenedores y Puesto Aduanero, lugar que contará con

todas las especificaciones definidas por el ente rector, además que permitirá gozar de la exención del pago de aranceles y otros impuestos aduaneros en importación de bienes (art.46 COPCI), impulsará los procesos industriales, así como también la exoneración del Impuesto a la renta, en los primeros 5 años de operación (Disposiciones Reformatorias 2da. 2.2 COPCI).

d) Terminal de carga y bodegas de comercio. - que dispondrá de bodegas de gran capacidad y seguridad lo que permitirá ordenar a las empresas y comerciantes mayoristas, facilitará el acopio de mercadería restringiendo el acceso de vehículos de carga de más de cinco toneladas a la zona urbana de la ciudad, lo que deriva al descongestionamiento vehicular, disminución de accidentes y a preservar el orden y la movilidad.

Servicios de apoyo

1. Equipamiento de seguridad (bomberos, servicios médicos). equipamiento de servicios (gasolinera, lavadora, mecánica). equipamiento de atención (restaurante, cafetería, hostel). - Servicios de apoyo que se ofrecerán a los empleados, usuarios y transportistas que se encuentren en el puerto seco comercial, para el mantenimiento de sus vehículos, seguridad de instalaciones, seguridad ciudadana en relación con accidentes, y áreas donde se pueda obtener descanso y alimentación.

2. Entidades financieras y playa de estacionamiento. - Servicios que permitirán facilitar una mejor comercialización de productos otorgando a los clientes seguridad y facilidad al momento de realizar sus transacciones, así mismo brindar el espacio necesario en donde los comerciantes y clientes puedan estacionar los vehículos para la realización de las diferentes actividades

comerciales.

Sector (b) el plateado

a) Terminal de abastos y planta procesadora de alimentos, lugar donde se concentrarán todos los comerciantes de frutas, verduras y hortalizas, permitiendo un sistema ordenado de comercialización al por mayor integrando una bolsa de productos que regulará el precio oficial del sistema integrado con diferentes centros de abastos de la ciudad, además se contará con una planta procesadora de alimentos para un mejor aprovechamiento de los productos que no se puedan comercializar y que estén en condiciones de ser procesados.

b) Feria de ganado en pie (mayor y menor) y camal. Que dispondrá de instalaciones adecuadas en cuanto a control, diseño y mantenimiento para albergar a los animales en su proceso de comercialización, dispondrá de un área para el control de calidad, divisiones respectivas de corrales para los diferentes tipos de animales, espacio para la correcta carga y descarga y lugar adecuado para realizar el faenamiento de estos.

c) Mercado de vehículos y maquinaria usada, sitio destinado exclusivamente para comerciantes de este tipo de venta de bienes, mismo que tendrá un centro de verificación de procedencia y matrícula de vehículos, un lugar accesible, apropiado y estable que facilite el proceso de compraventa. Se dispondrá un área específica para la renta o alquiler de maquinaria pesada para la construcción.

También se contará con una plataforma virtual que permita facilitar la compra – venta y alquiler de vehículos y maquinaria de forma digital a través de una página web, que permita exponer las características tanto físicas como técnicas de cada vehículo o maquinaria, su

precio y sus condiciones de alquiler facilitando a los usuarios sus actividades comerciales.

Discusión

Tal como menciona González, Blanca y Mellado (2012) la modernización del transporte de productos, la mejora en la calidad de los servicios y el incremento de los niveles de seguridad es uno de los factores que también se ha podido verificar en el estudio de mercado realizado y que consideran como uno de los aportes que generaría la creación de un puerto comercial en la ciudad de Loja.

Qiu, X., Wong, E. Y., & Lam, J. S. L. (2018) en su estudio menciona que la creación de puertos para mejorar la logística interna de una zona, permite maximizar los beneficios de las empresas, adicional se demuestra que existe mejora en los aspectos ambientales motivado por lo logística propuesta, en el caso del presente estudio se propone una logística en función de la realidad económica y social de la ciudad.

En este mismo sentido, Komchornrit, K. (2017) demuestra que la aplicación logística de la cadena de producción mejora los beneficios de las empresas, lo cual contrasta con el estudio, y con la propuesta sobre establecer un puerto comercial que motive el desarrollo de zonas comerciales.

En el mismo contexto se suma lo mencionado por Romero, Galván y Pulgarín (2020) que menciona que las zonas comerciales, tienen un efecto sobre la competitividad nacional incidiendo en los tiempos y costos de los productos en una economía, lo que concuerda con el presente estudio al evidenciar que existe viabilidad por parte de los comerciantes, por el aporte que brindaría para disminuir los costos y aprovechar las opciones de comercio internacional.

Adicional a este criterio, es importante mencionar que el establecimiento de estas plataformas comerciales debe hacerse posterior a un estudio minucioso para que pueda ser sostenible y sustentable en el tiempo y brinde

las mejoras en la logística y transporte de mercaderías.

Ceballos - Ramírez y Guisao – Giraldo (2020) presentan resultados similares con respecto de la aceptación por parte de los comerciantes para la creación de las zonas comerciales, en este caso los empresarios ubicados en el altiplano dieron respuestas favorables sobre la necesidad de contar con este tipo de zonas, lo que permite abarcar la creciente oferta y demanda de productos y servicios.

En este sentido, pero desde el punto de vista de planificación, el estudio concuerda con lo mencionado por Martínez (2016) el cual menciona que las ciudades no solo se deben enfocar a la parte central o zona metropolitana, sino que deben ampliar las zonas y hacerlas comerciales para tener una mejor planificación y desarrollo comercial en estos sectores. En esta misma línea Rincón (2011) menciona que existe una necesidad de redefinir la organización de las zonas urbanas y regionales, así como también de las zonas comerciales y que esto conlleva un trabajo institucional complejo, lo que concuerda con lo mencionado en el estudio sobre la importancia de realizar un estudio minucioso previo a la implementación de las zonas comerciales para establecer una adecuada planificación logística y de movilidad.

Por otro lado, Gómez y Delgado (1998) contrasta con el estudio realizado, al mencionar que al planificar el territorio se debe tener aspectos de tipo local, nacional e internacional, y en el caso de nuestro estudio la ciudad de Loja se establece como una zona con las características básicas para convertirse en una zona comercial, debido a que integra bajo diferentes modalidades de transporte a diferentes ciudades y con acceso a puertos internacionales.

En un estudio realizado por Xie, J. et al., (2021) menciona que existen beneficios económicos y disminución de los costos de construcción, al igual que en el presente estudio en donde el objetivo de la creación del puerto seco es optimizar los costos y mejorar la logística del transporte y que genera un mínimo

impacto ambiental, esto también contrasta con lo mencionado por Agatić, A et. al., (2019).

Conclusiones

El presente trabajo desarrolla un estudio para determinar la viabilidad de la creación del puerto comercial en la ciudad de Loja, y como genera impacto en la demanda de los productos y servicios existentes que permiten fomentar el desarrollo económico, social y ambiental de la ciudad.

A través de los resultados obtenidos en el estudio de mercado, se ha demostrado la viabilidad económica, social y medioambiental de la creación del puerto seco comercial en la ciudad de Loja, en donde la mayor parte de los potenciales usuarios consideran favorable su existencia para mejorar la organización y la logística de las actividades económicas.

Se ha demostrado como es la estructura del puerto seco comercial, y las terminales existentes, por lo que se demuestra la viabilidad social y de desarrollo en la ciudad.

Entre las oportunidades de investigación que se generan a partir de este estudio, es analizar el impacto en las empresas existentes en la ciudad y el crecimiento en el consumo de productos y servicios, adicional se puede enfocar una investigación relacionada con la logística de transporte urbano para la movilidad humana a estas zonas comerciales.

Referencias bibliográficas

- Agatić, A., Čišić, D., Perić Hadžić, A., & Poletan Jugović, T. (2019). The One Belt One Road (OBOR) initiative and seaport business in Europe—perspective of the Port of Rijeka. *Pomorstvo*, 33(2), 264-273.
- ACTE (2000): “Beneficios de los centros de transporte. Asociación de centros de transporte de España”.
- Banús, L. (2012): “El Puerto Seco de Antequera, clave para la logística del Sur de España”. Interempresas. Logística Interna. Área

- Informativa, 27.02.12 [en línea] <http://www.interempresas.net/Logistica/Articulos/62075-En-marcha-el-Puerto-Seco-de-Antequera-enclave-estrategico-e-intermodal.html> [consulta: 12 marzo 2012].
- Antún, J. P., & Alarcón, R. (2020) Distribución urbana de mercancías en la Ciudad de México: tendencias corporativas y políticas públicas. *Estudios Iberoamericanos en Ingeniería de Tránsito, Transporte y Logística*, 288.
- BID. (2019). Como lograr puertos más eficientes. Retrieved from <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/eficientes-puertos/>
- Bourgoin, Jeremy y Castella, Jean (2011). "PLUP FICTION": landscape simulation for participatory land use Planning in northern Lao PDR. *Mountain Research and Development*, vol. 31, nº 2, Berna, p. 78-88.
- Clavijo, S., Vera, N., & Vera, A. (2013). La inversión en infraestructura en Colombia 2012-2020. Efectos fiscales y requerimientos financieros. *Carta Financiera anif*, (161), 7-14.
- Ceballos-Ramírez, S.L., & Guisao-Giraldo, Érica Y. (2020). **¿Un patio de contenedores, en el Oriente Antioqueño?**. *Revista Científica Profundidad Construyendo Futuro*, 13(13), 62-69. <https://doi.org/10.22463/24221783.2659>
- Elvira Maeso González (2003): Presente y futuro de los servicios logísticos en Andalucía. Ed Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, Pág. 28
- Estrada, J. (2006). Las reformas estructurales y la construcción del orden neoliberal en Colombia. En A. E. Ceceña, *Los desafíos de las emancipaciones en un contexto militarizado* (págs. 247 - 284). Buenos Aires: Clacso.
- Farole, T. y Akinci, G. (2011), *Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions*, Washington, DC, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.
- Gómez, Gustavo y Delgado, Ovidio (1998). Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional. *Cuadernos de Geografía*, p. 1-2.
- Gómez Zaldívar, F., & Molina, E. (2018). Zonas Económicas Especiales y su impacto sobre el desarrollo económico regional. *Problemas del desarrollo*, 49(193), 11-32.
- González, E. M., Blanca, J. C., & Mellado, F. A. S. (2012). Impacto del puerto seco de Antequera en el sistema logístico andaluz. *Revista de Estudios Regionales*, (95), 149-174.
- Herrera, S. Y. G. (2019). Verticalidades y horizontalidades en la configuración de la Sabana Occidente como puerto seco de Bogotá. *territorios*, (41), 197-222.
- Komchornrit, K. (2017). The selection of dry port location by a hybrid CFA-MACBETH-PROMETHEE method: a case study of Southern Thailand. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(3), 141-153.
- Martínez, P. M. (2016). La metropolización afectada por la globalización: reflexión epistemológica sobre la nueva revolución urbana. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 25(2), 77-105. Doi: <https://doi.org/10.15446/rcdg.v25n2.56907>
- Núñez, S. A., Cancelas, N. G., & Orive, A. C. (2015). Establecimiento de los factores a considerar para determinar la zona de ubicación de un puerto seco y de sus jerarquías a través de un panel DELPHI. *Revista Transporte y Territorio*, (13), 100-121.
- Qiu, X., Wong, E. Y., & Lam, J. S. L. (2018).

Evaluating economic and environmental value of liner vessel sharing along the maritime silk road. *Maritime Policy & Management*, 45(3), 336-350.

Rincón, M. P. (2011). Bogotá Región Central. Transformaciones recientes en las dinámicas de ocupación del territorio. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Romero, H. P., Galván, N. R., & Pulgarín, D. E. R. (2020). El puerto de Manzanillo: un reto para la infraestructura logística de México.

Wong, K.-Y. y Chu, D. K. (1984), "Export processing Zones and Special Economic Zones as Generators of Economic Development: The Asian Experience", *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography*.

Xie, J., Sun, Y., & Huo, X. (2021). Dry Port-Seaport Logistics Network Construction under the Belt and Road Initiative: A Case of Shandong Province in China. *Journal of Systems Science and Systems Engineering*, 30(2), 178-197.