

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

MAESTRÍA EN GESTIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA

**LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL ECUADOR Y
SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL**

FRANCO NICOLÁS DROUET ANDRADE

OTHONIEL CÉSAR PALACIOS CELIN, MGS.

GUAYAQUIL, 2021

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Franco Nicolás Drouet Andrade, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mí autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado, calificación profesional, o proyecto público ni privado; y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

En caso de que la Universidad auspicie el estudio, se incluirá el siguiente párrafo:

A través de la presente declaración cedo mis derechos de propiedad intelectual correspondientes a este trabajo, a la UNIVERSIDAD DEL PACIFICO, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente.



Franco Drouet Andrade

RESUMEN

La Infraestructura Portuaria del Ecuador pasa por momentos de transición y a lo largo de la historia marítima de nuestro país ha tenido diversos cambios en cuanto a su administración y estructura, que han permitido un desarrollo comercial desde el inicio de sus días como República. En lo que va del siglo XXI, los puertos principales del país han tenido ciertas reestructuraciones, debido a firmas de concesiones portuarias con empresas internacionales, sin embargo, algunas cuentan con valores mucho más altos de inversión que otras, e incluso no perciben inversión estatal suficiente para el mantenimiento de sus instalaciones, por otro lado, en una economía dolarizada como la del Ecuador, el comercio internacional es una herramienta clave para el desarrollo; es por esto la importancia que debe darle el Estado ecuatoriano al fortalecimiento y diversificación de las exportaciones, la apertura de nuevos mercados, generar competitividad especialmente en Pymes y firmar acuerdos comerciales con nuestros principales socios internacionales.

PALABRAS CLAVE

Infraestructura portuaria, comercio internacional, concesión portuaria, exportación, puerto, importación.

ABSTRACT

The Port Infrastructure of Ecuador is going through transition moments and along the maritime history of the country, it has had various changes in terms of its administration and structure, which have allowed commercial development since the beginning of its days as a Republic. So far in the 21st century, the principal ports of Ecuador have had certain restructuring, due to the signing of port concessions with international port companies, however, some have much higher investment values than others, and some of them even did not receive sufficient state investment for the maintenance of its facilities. On the other hand, in a dollarized economy, international trade is a key tool for development, there is the importance that the Ecuadorian State must give to the strengthening and diversification of exportations, the opening of new markets, generating competitiveness especially in SMEs and trade agreements with our main international partners.

KEYWORDS

Port infrastructure, international trade, port concession, export, import, port.

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	1
2. MATERIAL Y MÉTODOS	2
3. FUNDAMENTO TEÓRICO: INFORMACIÓN PORTUARIA	3
3.1. Puerto de Esmeraldas.....	3
3.1.1. Características Generales.....	3
3.1.2. Concesión del terminal marítimo de Esmeraldas	4
3.1.3. Instalaciones físicas	4
3.2. Puerto de Manta.....	6
3.2.1. Características Generales.....	6
3.2.2. Concesión del terminal marítimo de Manta	6
3.2.3. Instalaciones físicas	7
3.3. Puerto Marítimo de Guayaquil (CONTECON).....	9
3.3.1. Características Generales.....	9
3.3.2. Concesión del terminal marítimo de Guayaquil	9
3.3.3. Instalaciones físicas	10
3.4. Puerto de Posorja	12
3.4.1. Características Generales.....	12
3.4.2. Concesión del terminal marítimo de Posorja.....	12

3.4.3. Instalaciones físicas	13
3.5. Puerto Bolívar.....	17
3.5.1. Características Generales.....	17
3.5.2. Concesión del terminal marítimo de Puerto Bolívar	17
3.5.3. Instalaciones físicas	18
3.6. Comercio internacional del Ecuador	19
4. ANÁLISIS DE RESULTADOS	22
4.1. Comercio en el Puerto de Esmeraldas	22
4.2. Comercio en el Puerto de Manta	23
4.3. Comercio en el Puerto Marítimo de Guayaquil.....	24
4.4. Comercio en el Puerto de Posorja.....	25
4.5. Comercio en Puerto Bolívar	26
4.6. Análisis del movimiento portuario del Ecuador	27
5. DISCUSIÓN.....	31
6. CONCLUSIONES	34
BIBLIOGRAFÍA	37
ANEXOS.....	40

DECLARACIÓN DE CONTRIBUCIÓN

Este trabajo contribuye con el conocimiento de las infraestructuras portuarias del Ecuador, su rentabilidad para la economía nacional, mejorando contratos y obteniendo mayores regalías; en cuanto al comercio exterior contribuirá con información relevante para toma de decisiones por parte del Estado, sector empresarial y OCEs¹, ya que esta podría coadyuvar a generar política pública en beneficio del sector de comercio internacional. La razón de esta investigación fue la falta de información y difusión de la importancia de los puertos con respecto al flujo de mercancías, y a su vez conocer en los términos que se realizaron los contratos de concesión por parte del Estado ecuatoriano hacia los operadores portuarios internacionales adjudicados. Finalmente, la motivación principal para realizar este artículo fue la generación de solvencia en el ámbito tratado, vista la maestría cursada por el investigador es Gestión Marítima Portuaria, de esta manera se conoce a profundidad cada puerto y su influencia en exportaciones e importaciones del país. Los interesados en esta investigación serán los importadores, exportadores, sector público, agencias navieras y estudiantes universitarios.

¹ Operadores del Comercio Exterior

1. INTRODUCCIÓN

La Infraestructura física de los Puertos del Ecuador comprenden las diversas instalaciones portuarias, los servicios que prestan, muelles, maquinarias, ayudas de navegación, calados, radas, fondeaderos y el conjunto de elementos que sirven para facilitar el transporte marítimo. El comercio internacional es la compra y venta de bienes y servicios entre dos o más países, y el Ecuador, al ser un país dolarizado, requiere potenciar sus exportaciones, generando de esta manera, un flujo importante de ingreso de divisas, elemento básico para un país que maneja el dólar.

El propósito de la presente investigación es la elaboración de un estudio sobre la actualidad de la infraestructura de puertos en el Ecuador y su influencia en el comercio internacional, considerando los beneficios y los perjuicios de las delegaciones portuarias a concesionarias extranjeras, las alianzas internacionales que posee el país, y lo que se observa para un futuro próximo.

En cuanto a los métodos utilizados se entrevistó a personal que labora en las concesionarias portuarias que actualmente están en el Ecuador, se realizó una indagación profunda en cada puerto del presente estudio y se analizaron los cambios de movilización de carga dentro de los últimos años. El comercio internacional del país se genera en un 85% por el medio marítimo, y depende directamente de la infraestructura portuaria, es por esto que las delegaciones portuarias con concesionarios internacionales son muy importantes para generar empleo, recibir inversión extranjera e incrementar el ingreso de grandes empresas navieras al país. (Legarda, 2020)

2. MATERIAL Y MÉTODOS

La presente investigación se la realizó con una indagación completa de la infraestructura portuaria, su actividad y comercio generado en cada puerto del Ecuador, para lo cual se revisaron estudios previos de fuentes citadas.

Se entrevistó a personal que trabaja en las instalaciones portuarias de puertos delegados a concesionarias internacionales, basándose en la experiencia de administrar un puerto y conocer lo que un sector estratégico necesita.

Posterior a ello se realizó un reconocimiento total del comercio internacional del Ecuador en la actualidad, buscando los acuerdos y tratados sobre las cuales se rige la normativa legal actual del país.

En cuanto a resultados se generaron diversos análisis de los movimientos comerciales de cada uno de los puertos, tomando en cuenta carga movilizada, tanto para exportaciones como para importaciones, los buques arribados, y así asociándolos con el índice del PIB ecuatoriano.

Se investigó a profundidad con respecto al progreso de las inversiones de las concesiones portuarias de cada puerto del Ecuador, detallando los aspectos positivos y negativos de cada uno de ellos.

3. FUNDAMENTO TEÓRICO: INFORMACIÓN PORTUARIA

3.1. Puerto de Esmeraldas

3.1.1. Características Generales

El Puerto de Esmeraldas es un puerto multipropósito con características que lo ubican en un sitio muy favorable para el desarrollo de la actividad marítima, es privilegiado geográficamente, al ser el terminal portuario ecuatoriano más cercano al Canal de Panamá, con su calado de 11,5 metros, se destaca por su acceso directo a mar abierto, y al estar resguardado por una dársena de 32 hectáreas que permite una gran maniobrabilidad y atraque para embarcaciones. (MTOPE, 2019)

El puerto de Esmeraldas, actualmente, se encuentra bajo jurisdicción de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas desde el año 1970, institución responsable de su administración, mantenimiento, explotación y desarrollo. (APE, 2013)



Ilustración 1: Puerto de Esmeraldas

Fuente: Alcaldía de Esmeraldas

3.1.2. Concesión del terminal marítimo de Esmeraldas

A partir del año 2004, estuvo concesionada a la empresa colombiana Nuevo Milenium S.A. por un lapso de 25 años, para la ocupación y uso de las instalaciones operativas del puerto. Sin embargo, en el año 2007, finalizó la concesión por mutuo acuerdo, después de algunos incumplimientos, como la poca inversión en la reparación del muelle principal, el retraso permanente del dragado de la dársena y la falta de obras sociales como estaba estipulado en el contrato, entregando las instalaciones en el año 2010 a la APE. (APE, 2013)

En agosto del 2019, el presidente de turno Lenin Moreno, anunció que el puerto volvería a ser concesionado en busca de generar un 50% de utilidades para Esmeraldas y un 50% para los inversionistas que ganen el concurso internacional a realizarse. (Mundo Marítimo, 2020)

3.1.3. Instalaciones físicas

En cuanto a instalaciones portuarias cuentan con un área de 44.4 hectáreas donde se encuentra un muelle principal de 350 metros de longitud, con capacidad para recibir dos buques simultáneamente, un muelle roll-on-roll-off de 20 metros de largo, un muelle de servicios y patios disponibles para el almacenamiento de contenedores y carga al granel. (CAMA E, 2021)

Cuenta con 2 grúas, 11 montacargas, 7 portacontenedores y 4 cabezales que permiten brindar servicios portuarios como el acceso, muellaje, fondeadero, practicaje y remolcadores, para los buques que ingresen al puerto.

Posee infraestructura portuaria que facilita el manejo de cargas tipo proyecto², en las cuales se cuenta con flexibilidad operacional, eficiencia administrativa y agilidad aduanera.

(APE, 2013)

El puerto cuenta con servicios portuarios como:

- Carga y descarga
- Estiba y desestiba
- Movimiento de contenedores
- Almacenaje, Recepción y despacho
- Servicios básicos y atención personalizada durante las 24 horas del día.

² Cargas tipo proyecto: Actividad que involucra la logística para transportar carga pesada en transporte con características especiales (Akzent Staff, 2021)

3.2. Puerto de Manta

3.2.1. Características Generales

El Puerto de Manta es considerado el puerto con más expectativas de los últimos años en el Ecuador, principalmente por su ubicación geoestratégica, ya que cuenta con un acceso de mar abierto a 25 millas de la ruta internacional de tráfico marítimo, a 24 horas del canal de Panamá, su calado natural de 12 metros, con opción de dragado hasta los 16 metros. (APM, 2021)

Su longitud es aproximadamente de 300 metros y 17 metros de profundidad de ingreso, la misma que va descendiendo hasta los 10 metros de profundidad que poseen los atracaderos, no posee problemas de congestión de tráfico y de almacenaje, debido a la adquisición de una superficie de 110 hectáreas. (INOCAR, 2020)



Ilustración 2: Puerto de Manta

Fuente: Cámara Marítima del Ecuador

3.2.2. Concesión del terminal marítimo de Manta

Ha sido delegado a concesionarias portuarias internacionales en dos ocasiones: la primera, se desarrolló entre los años 2006 a 2009 con la empresa Hutchinson Port Holdings,

de la cual se formó una empresa de vida jurídica nacional llamada Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE), esta concesión por problemas políticos y legales llegó a su término por mutuo acuerdo. La segunda concesión, se firma a finales del año 2016 con la empresa chilena Agencias Universales (AGUNSA) por un período de 40 años, bajo la figura de gestión delegada y se estima tenga una inversión de 177,3 millones de dólares en el puerto. Es del caso señalar que, dentro del contrato de concesión, no se incluyó la inversión en el Terminal Pesquero y de Cabotaje ya que éste se encuentra bajo la responsabilidad de la Autoridad Portuaria de Manta. (Salazar, 2021)

En el año 2020, después de un informe negativo de la Contraloría General del Estado, se estableció que se deberá renegociar el contrato con AGUNSA, vista el canon de ingresos a las arcas fiscales es bajo y su proceso de selección fue bastante cuestionado. (PRIMICIAS, 2020)

3.2.3. Instalaciones físicas

En la actualidad el puerto cuenta con 2 muelles tipo espigón de 200 metros de longitud, que se ampliarán a 300 metros y de 45 metros de ancho con capacidad para recibir 4 embarcaciones simultáneamente. Usualmente los buques que se acoderan en estos espigones son buques pesqueros, graneleros, portacontenedores y cruceros. (CAMAÉ, 2021)

Adicionalmente cuenta con una dársena de 110 hectáreas que facilita las operaciones de arribo, carga y descarga de embarcaciones en las 12 hectáreas destinadas al almacenamiento. El puerto posee cuatro grúas móviles, un apilador de alcance, 1 montacargas, 2 básculas destinadas para el pesaje y 5 tractocamiones que facilitan el manejo de todo tipo de carga, con atención las 24 horas del día. (MTOPE, 2019)



Ilustración 3: Servicios brindados por el Puerto de Manta

Fuente: MTOP

3.3. Puerto Marítimo de Guayaquil (CONTECON)

3.3.1. Características Generales

El Puerto Marítimo de Guayaquil, fue el primer puerto nacional y se encuentra dentro de un brazo de mar conocido como el Estero Salado. Sus inicios datan del año 1958 cuando el presidente Camilo Ponce Enríquez consideraba necesaria una inversión para la construcción del puerto al sur de la ciudad. (Zona Logística, 2017).

Dentro de la historia, durante los primeros años de creación del puerto destacaban productos de exportación como la madera, el alquitrán y el cacao, pero con el paso del tiempo, el banano y el camarón se convirtieron en los productos más exportados por Guayaquil.



Ilustración 4: CONTECON Guayaquil

Fuente: CAMAE

3.3.2. Concesión del terminal marítimo de Guayaquil

Para el inicio del proceso de concesión del Puerto Marítimo de Guayaquil, se implementó la etapa Data Room, donde se estableció el Proyecto de Inversión y Gestión (PIG) que incluía las exigencias mínimas de inversión, rendimientos y precios de servicios (APG, 2021);

posterior a esta etapa se inició el concurso con posibilidad de recibir ofertas teniendo como base el PIG, con opción de aceptarlo o mejorarlo.

En el año 2007 la Autoridad Portuaria de Guayaquil firma el contrato de concesión de Servicio Público Portuario en las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil con la empresa CONTECON Guayaquil S.A. perteneciente al grupo ICTSI (International Container Terminal Services, Inc.), iniciando su operación en agosto de ese mismo año, por un período de 20 años, (MTO, 2019), el cual tiempo después fue aumentado 19 años adicionales por su destacada participación con una inversión de 300 millones de dólares dentro de los primeros 11 años de concesión.

3.3.3. Instalaciones físicas

El Puerto Marítimo de Guayaquil, concesionado a CONTECON, cuenta con un muelle de 1625 metros, con 9 puestos de atraque, divididos en 4 para contenedores y 5 en la terminal multipropósito, adicionalmente posee un muelle de 90 metros para remolcadores.

En cuanto a su profundidad, permite el ingreso de embarcaciones de hasta 11,5 metros que es el nivel promedio del agua en baja marea por el canal, sin embargo, de acuerdo a estudios batimétricos, la profundidad operacional del puerto sería de 9,60 metros. (Jiménez, 2018)

El puerto posee 6 grúas pórtico, 3 grúas móviles, 23 grúas RTG, 16 apiladores y más de 80 camiones de transporte, que facilitan la carga y descarga de mercancía desde las embarcaciones, hasta la Zona de Apoyo Logístico, el cual cuenta con 14 hectáreas para

almacenamiento y reparación de contenedores, es allí donde también se encuentran las oficinas administrativas. (Contecon Guayaquil, 2021)

Los servicios brindados son:

- Almacenamiento
- Inspección pre viaje
- Lavado
- Reparación de contenedores

3.4. Puerto de Posorja

3.4.1. Características Generales

El puerto de Posorja constituye el primer terminal portuario de Aguas Profundas del Ecuador, con capacidad para recepción de embarcaciones hasta de 15.500 TEUS (DP WORLD, 2018). En un período de corto plazo se espera que pase a ser uno de los puertos más importantes de la región, generando un status superior del Ecuador al comercio mundial.



Ilustración 5: Muelle de DP WORLD Posorja

Fuente: DP WORLD Posorja

3.4.2. Concesión del terminal marítimo de Posorja

La concesionaria Dubái Ports World (DP WORLD) surgió de la integración de Dubái Ports Authority y DPI Terminals; cuenta con una cartera de 37.000 trabajadores en 78 terminales portuarias y terrestres en 40 países diferentes alrededor del mundo, (DP WORLD, 2018), como objetivo principal tienen el fomento del comercio mundial, trabajando en el hinterland, con un impacto importante y duradero tanto en las sociedades como en la

economía de las zonas donde se encuentran sus sucursales, así como también es reconocida por su compromiso con el medio ambiente.

El acuerdo para la concesión de la terminal portuaria de Posorja, se dio a cabo el 6 de junio de 2016, entre algunos funcionarios públicos y miembros de la compañía, dicho contrato se firmó por 50 años, en el mismo se presentó que la empresa multinacional pagaría el 1% de sus ingresos al Estado y no tendría obligaciones tributarias como el impuesto a la renta por 10 años. (Pesantes, 2019)

Se ha dividido la inversión en dos fases y DP WORLD ha indicado que tiene un proyecto inversionista de 1200 millones de dólares. (Grupo Al Aire, 2020)

3.4.3. Instalaciones físicas

En el puerto de Posorja, dentro de la primera fase de inversión de la concesionaria dubaití se han importado 4 grúas pórtico, 15 grúas RTG, escáneres de primera calidad con rayos X para un mejor control de carga y la preparación de un muelle de 480 metros, que será ampliado 400 metros más en la segunda fase, con aforo de atraque de dos embarcaciones de manera simultánea, que posee una capacidad anual para recibir 750.000 contenedores TEU. (Grupo Al Aire, 2020).

Posee un canal de acceso de 16.5 metros de profundidad, 175 metros de ancho y 21 millas náuticas de longitud, lo que lo hace altamente beneficioso en la búsqueda de reducir tiempos de ingreso a puerto y le permite recibir buques Post Panamax III, denominativo que se utiliza para referirse a embarcaciones que son navegables en las nuevas esclusas del Canal de Panamá, con un calado máximo de 15,5 metros; medidas reconocidas mundialmente por

empresas navieras y logísticas. Adicionalmente desde el 2019, se cuenta con una carretera de 20 km para ingresar a la terminal portuaria, cuenta con dos carriles, señalización horizontal y vertical, desde el ingreso al cantón Playas. (DP WORLD, 2018)

En cuanto a las inversiones adicionales para mejorar el servicio portuario, DP WORLD Posorja cuenta con el Lorry Park, una zona de 48.000 metros cuadrados, donde se encuentra el edificio administrativo, y departamentos importantes para la cadena logística; así como capacidad para 88 vehículos pesados y 74 livianos. Posee una sala de espera, comedores, área de ventas de comida, grúas, servicios básicos y ambulancia. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2020)



Ilustración 6: Lorry Park DP WORLD Posorja

Fuente: Consultora Vera y Asociados

En Durán se encuentra el Centro Logístico del puerto, donde se brindan servicios a toda la cadena portuaria de la ciudad de Guayaquil; las instalaciones en mención se encuentran divididas en dos grandes áreas, la primera para cross-docking de banano, café y cacao, y la segunda para depósito de contenedores vacíos.

Al año siguiente en el que la capacidad portuaria de la primera fase alcance el ochenta por ciento se activará la segunda fase, que incluirá el desarrollo de una Zona Especial de Desarrollo Económico, donde existirán posibilidades de nuevas inversiones por los incentivos tributarios que rigen en las ZEDES, teniendo como propósito potenciar industrias nuevas o innovadoras orientadas al mercado externo; para esta fase se planea llegar a la capacidad anual de 1,5 millones de TEU, así como la movilización de empresas importantes en el sector de Posorja.



Ilustración 7: Parque Logístico e Industrial DP WORLD Posorja

Fuente: DP WORLD Posorja

Adicionalmente, contará con un parque logístico e industrial, que comenzó su construcción en febrero del 2021, con el nombre de Guayaquil Gateway, contará con 100 hectáreas de las cuales en su mayoría serán bodegas.

En el ámbito laboral, DP WORLD ha generado alrededor de 2000 plazas de trabajo directo y 1500 indirecto durante el desarrollo, construcción y mantenimiento de instalaciones;

dragado, construcción y operación del canal de acceso al puerto, y durante la construcción de la carretera. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2019)

Conforme su política de conservación medio ambiental y el contrato de concesión, personal de la multinacional dubaití ha sembrado 150.000 plántulas de mangle rojo en la Isla Puná. (Pesantes, 2019).

3.5. Puerto Bolívar

3.5.1. Características Generales

Puerto Bolívar es un puerto marítimo que pertenece al cantón Machala, El Oro; se encuentra ubicado al sur de Guayaquil, protegido por el Archipiélago de Jambelí, posee una profundidad del canal de navegación entre 13 a 14,5 metros, que depende del plano de referencia de mareas y 4,5 millas náuticas de longitud desde boya de mar hasta el atracadero. (APPB, 2021).

La concesión ha aumentado las plazas de empleo en Machala, ya que hasta la fecha llegan a números directos de 600 trabajadores e indirectos de 1800 trabajadores.



Ilustración 8: Puerto Bolívar

Fuente: Yilport

3.5.2. Concesión del terminal marítimo de Puerto Bolívar

En el año 2016, Ecuador concesionó a la empresa turca Yilport Holding la ampliación y modernización de la terminal marítima de Puerto Bolívar, que invertirá cerca de 750 millones

de dólares; este contrato se constituye en un proyecto de suma importancia para el sector bananero y minero del Ecuador. Entre los acuerdos dentro de la concesión cuenta con el dragado del canal, desde los 9,50 metros hasta los 14 metros de profundidad. (Mundo Marítimo, 2016)

3.5.3. Instalaciones físicas

Posee 1 muelle de espigón con dos atracaderos de 130 metros de longitud, calado de 10,5 metros, 1 muelle marginal de 365 metros de largo, que permite la operación de dos buques simultáneamente, 6 grúas pórtico, 18 grúas RTG, un área de almacenamiento de 27.104 metros cuadrados para la operación de 13 bodegas para carga general, cajas de banano y material al granel, amplias áreas de parqueaderos y un edificio antinarcóticos. (El nuevo Empresario, 2008)

Puerto Bolívar posee un sistema semi-mecanizado para el embarque de cajas de banano, que también se exporta en contenedores refrigerados. El tiempo que toman las naves en entrar o salir del puerto desde una ruta internacional de navegación es de 3 horas con 45 minutos. (Chamorro, 2018)

3.6. Comercio internacional del Ecuador

Históricamente el Ecuador se ha caracterizado por ser un país agroexportador, con las exportaciones de café y cacao, aprovechando sus ventajas comparativas en la región. Con el pasar del tiempo se han ido integrando nuevos productos a la oferta exportable, como el banano, camarón y el atún.

Respecto a la apertura comercial del país, el Ecuador es miembro de la Organización Mundial del Comercio, desde 1996; vale la pena destacar que fue el penúltimo país en ingresar a la OMC, solo antes de Panamá. El ingreso a este foro multilateral ha sido muy beneficioso por cuanto le ha permitido suscribir acuerdos comerciales, así como la consolidación de aranceles, que han facilitado la protección de la industria en casos necesarios. (OMC, 2021)

El Ecuador es miembro de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), desde 1980, lo cual ha permitido la suscripción de acuerdos de complementación económica y acuerdos de alcance parcial con países como México, Chile, Mercosur, Cuba y otros. (SENAE, 2021)

Desde 1969, el Ecuador es miembro fundador de la Comunidad Andina (CAN), lo que nos ha permitido contar con una zona de libre comercio con Colombia, Perú y Bolivia. A nivel de países se han suscrito acuerdos comerciales con países centroamericanos como el Salvador y Guatemala. (SENAE, 2021)

En el año 2017 se suscribió el acuerdo multipartes con el bloque de la Unión Europea y actualmente un importante porcentaje de la oferta exportable ecuatoriana está ingresando al

mercado europeo sin el pago de aranceles, lo que constituye una ventaja para la reactivación del sector productivo. (SERCOP, 2021)

En el año 2020 entró en vigencia el acuerdo comercial entre Ecuador y la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA), que lo integran Suiza, Noruega, Irlanda y Liechtenstein. Estos cuatro países son de alto poder adquisitivo y se espera un incremento de la oferta exportable. (Grupo Al Aire, 2021)

En el año 2020 se firmó el Acuerdo de Cooperación y Amistad, entre el Puerto de Amberes Internacional y la Autoridad Portuaria de Guayaquil, con el fin de fortalecer e impulsar las relaciones comerciales entre Ecuador y Europa, además de trabajar en el desarrollo y ampliación de asociaciones, intercambiar información para mejores prácticas portuarias, mejorar actividades económicas, promover cooperación bilateral para sacar a flote las capacidades institucionales, poder de innovación y transferencia de tecnología. (CAMA E, 2020)

Con respecto al ingreso a la Alianza del Pacífico el Estado ecuatoriano ha realizado las gestiones pertinentes para iniciar una negociación abierta con los países miembros. La solicitud ha sido aceptada y se encuentra en el proceso de negociaciones con Chile y con México ya que, siendo miembro fundador de la CAN, posee una zona de libre comercio con Colombia y Perú. (Presidencia de la República del Ecuador, 2019)

Respecto a los Estados Unidos, actualmente se han dado señales de que se desea firmar un acuerdo comercial, tal es así que se han retomado las negociaciones con el Tratado de Inversiones y Comercio (TIC), como paso previo a la firma de un acuerdo comercial.

Los resultados por sectores y producto muestran que, por el lado de las exportaciones, aquellos con mayores ganancias son los sectores agrícolas y agroindustriales, principalmente en las exportaciones de flores, frutas y vegetales; además de los productos pesqueros de diverso tipo. (CEPAL, 2021)

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1. Comercio en el Puerto de Esmeraldas

El puerto de Esmeraldas en el año 2019, recibió 142 buques de carga general, contenerizada, a granel, turísticos y de transporte de vehículos, cifras menores en comparación con las embarcaciones recibidas en el año 2018.

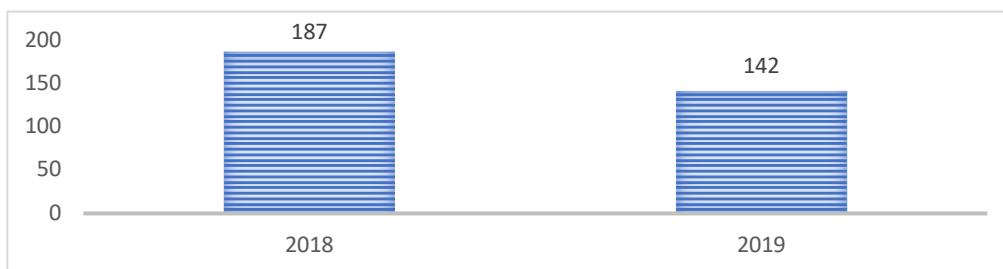


Ilustración 9: Naves arribadas al Puerto de Esmeraldas

Fuente: MTOP

En cuanto a carga movilizada en los últimos años también se ha visto un decrecimiento constante por la falta de inversión tanto pública como privada para mejorar los servicios portuarios, así como la baja productividad de astilla de eucalipto, el aceite rojo de palma y el aceite de soya que han sido productos estrella del puerto; en el año 2019 tan solo se manejó 351 mil toneladas métricas, como lo podemos observar en el gráfico siguiente:



Ilustración 10: Carga movilizada por el Puerto de Esmeraldas (TONELADAS MÉTRICAS)

Fuente: APE

Entre los productos principales que se exportan desde el puerto de Esmeraldas también se puede destacar la madera de balsa, el cacao y estructuras metálicas, y en cuanto a importación se puede mencionar que los productos que más se importan son los vehículos y el carbón mineral. En el 2019, el puerto tuvo un movimiento de carga de 18.998 TEUS, que tiende a la baja en los próximos años. (MTOPE, 2019)

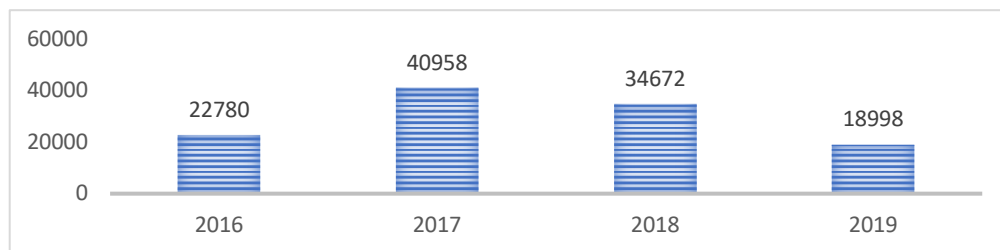


Ilustración 11: Evolución de TEU'S movilizados por el Puerto de Esmeraldas

Fuente: MTOPE

4.2. Comercio en el Puerto de Manta

Desde la concesión del Puerto de Manta, se han registrado aumentos en cuanto al transporte de carga, según estadísticas del Terminal Portuario de Manta, y así también se muestra con el número de naves arribadas al puerto, que ha venido en aumento durante los últimos años, desde que AGUNSA pasó a formar parte de la delegación portuaria. (Salazar, 2021)

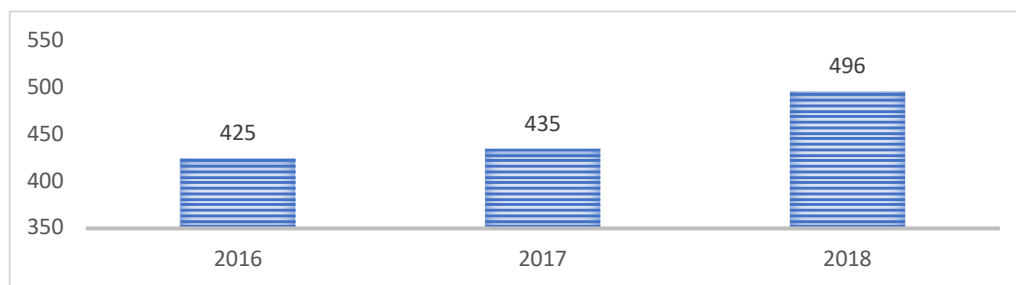


Ilustración 12: Naves arribadas al Puerto de Manta

Fuente: MTOPE

Con el paso de los años en que la concesionaria AGUNSA se encuentra en nuestro país se ha destacado un ligero aumento de carga de importación al Puerto de Manta, sin embargo, no es así en exportaciones que ha venido teniendo una caída progresiva. Entre los productos más importantes de exportación, se pueden mencionar, los aceites vegetales e hidrocarburos, artículos de ferretería, atún congelado, y en cuanto a productos de importación, se destacan el trigo y los vehículos. (MTOPE, 2019)



Ilustración 13: Carga movilizada por el Puerto de Manta (TONELADAS MÉTRICAS)

Fuente: MTOPE

4.3. Comercio en el Puerto Marítimo de Guayaquil

Durante los años transcurridos desde la firma del contrato, se han movilizado más de 12 millones de TEUs, facilitando el crecimiento económico, por medio de condiciones apropiadas para motivar al mercado naviero, la relación comercial, turística y cultural de nuestro país para el mundo. (Contecon Guayaquil, 2021)

El Puerto Marítimo de Guayaquil (CONTECON) maneja el 70% de las exportaciones privadas del Ecuador y el 83% de las importaciones, consolidándose como el puerto más importante del país actualmente, sin dejar de lado el desarrollo de DP WORLD Posorja; se encuentra en el séptimo lugar dentro del ranking de los principales puertos de Latinoamérica y el Caribe. (CAMAEC, 2021). Actualmente se movilizan 8.517.310 toneladas métricas de

carga de exportación e importación, sin embargo, se puede notar que la carga movilizada ha ido decreciendo tanto en importaciones como en exportaciones en los últimos años, como se observa en el siguiente gráfico:

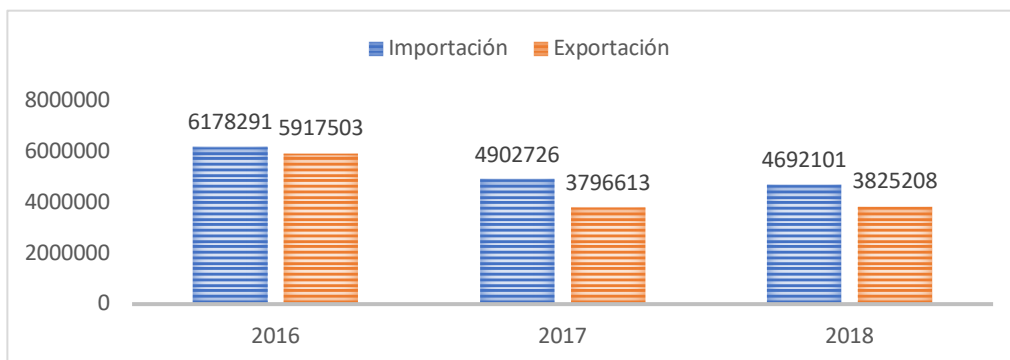


Ilustración 24: Carga movilizada por el Puerto de Guayaquil (TONELADAS MÉTRICAS)

Fuente: MTOP

4.4. Comercio en el Puerto de Posorja

Para el año 2020, después de completar el primer año calendario de operación, registraron la llegada de 163 buques de gran capacidad, referencia que lo ha puesto a competir con grandes puertos de la región como el de Buenaventura en Colombia y el de Callao en Perú. Entre los productos de mayor exportación se encuentra el banano y otros tipos de carga.

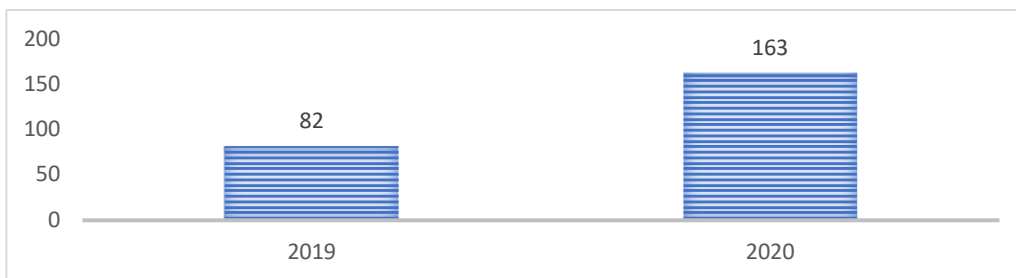


Ilustración 35: Buques recibidos por año DP WORLD POSORJA

Fuente: MTOP

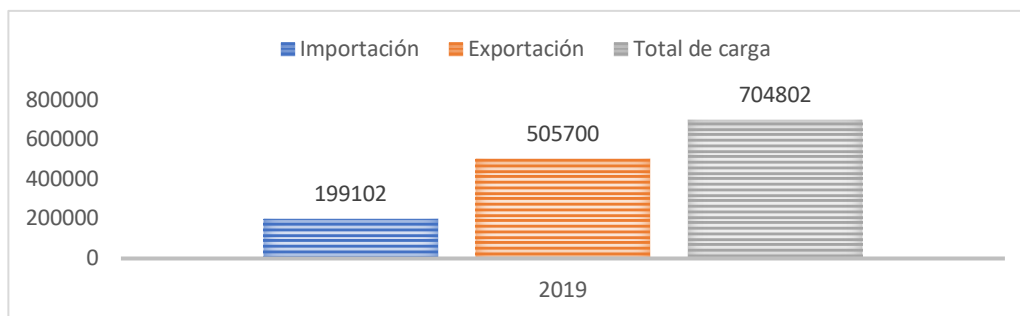


Ilustración 46: Carga movilizada por el Puerto de DP World 2019 (TONELADAS MÉTRICAS)

Fuente: MTOP

En febrero del 2021, el puerto de Posorja ha aumentado sus cifras de productividad, generando un récord de 37,9 GMPH semanales y de 36 GMPH en el mes de enero, refiriéndose a los contenedores cargados o descargados por cada grúa en una hora, identificando una muestra de que el puerto cuenta con una gran capacidad para realizar operaciones rápidas, seguras y eficientes, llegando a tener más de 500 días sin accidentes ni lesiones graves. (Mundo Marítimo, 2021)

4.5. Comercio en Puerto Bolívar

Puerto Bolívar es uno de los principales puertos de embarque de plátanos cuyo principal destino es Europa. Cerca del 26% de la producción bananera de Ecuador se embarca a través de este puerto. Cerca de 400 barcos ingresan a Puerto Bolívar cada año, y el principal ingreso lo constituyen las tasas que pagan las embarcaciones para la utilización de las facilidades portuarias. Los productos de importación a destacar son las bobinas de papel y en cuanto a exportaciones, los principales son el banano y el mango. En cuanto a naves arribadas al puerto en los últimos años, a partir de la firma de la delegación con Yilport ha iniciado un crecimiento bastante importante como se observa en el siguiente gráfico:

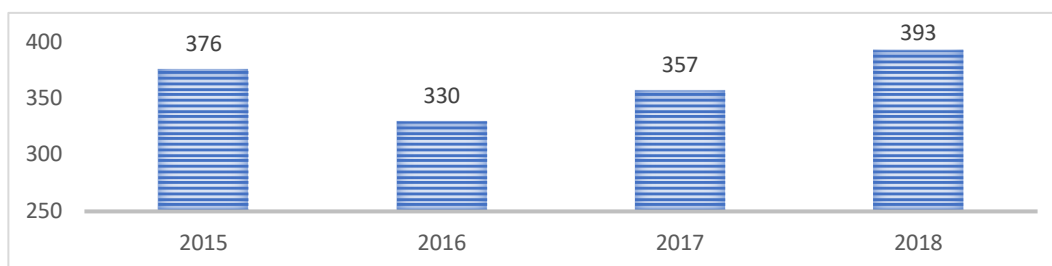


Ilustración 17: Naves arribadas a Puerto Bolívar

Fuente: MTOP

En cuanto a la carga movilizada indica un ligero aumento desde el año 2018, un año después de la firma del contrato de concesión con la empresa turca Yilport, como se puede observar en el siguiente gráfico:



Ilustración 58: Carga movilizada por el Puerto de Puerto Bolívar (TONELADAS MÉTRICAS)

Fuente: MTOP

4.6. Análisis del movimiento portuario del Ecuador

Como se puede observar en el siguiente gráfico, la carga movilizada en el Puerto de Guayaquil y en el Puerto de Esmeraldas han tenido un decrecimiento, esto se ha dado debido a la movilización de carga para otras terminales cercanas a Guayaquil en los últimos años y con respecto a Esmeraldas debido a la poca inversión por parte del Estado en las instalaciones portuarias de la ciudad. En contraparte, se puede observar unas estadísticas en crecimiento

de los puertos de Manta y Puerto Bolívar, desde que concesionarias extranjeras pasaron al mando de las delegaciones portuarias de las ciudades en mención.

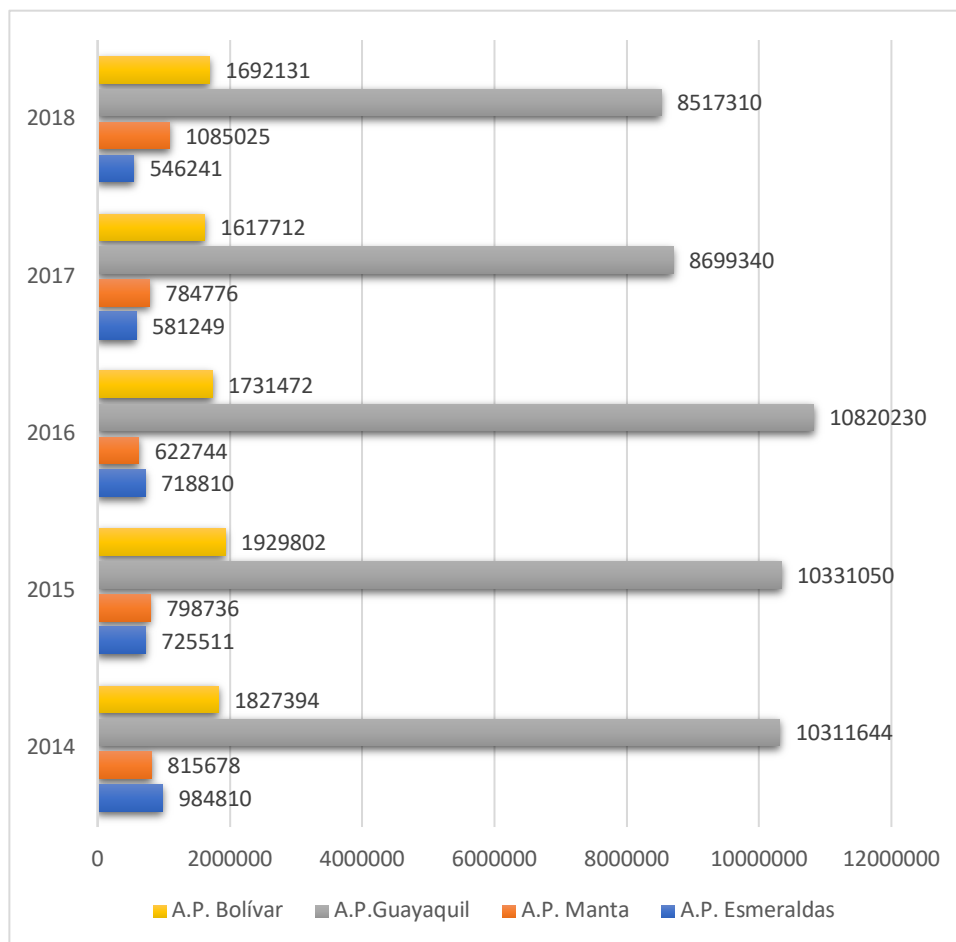


Ilustración 19: Movimiento portuario Ecuador (TONELADAS MÉTRICAS)

Fuente: Primicias

Como se indicó anteriormente, el Ecuador es un país altamente dependiente, de sus productos tradicionales primarios como el petróleo, el banano, el café, el cacao, el camarón y productos del mar. En la última década debemos resaltar como un producto estrella primario de exportación a las flores en sus diversas variedades; producto que por su belleza es altamente demandado en la mayoría de países del mundo.

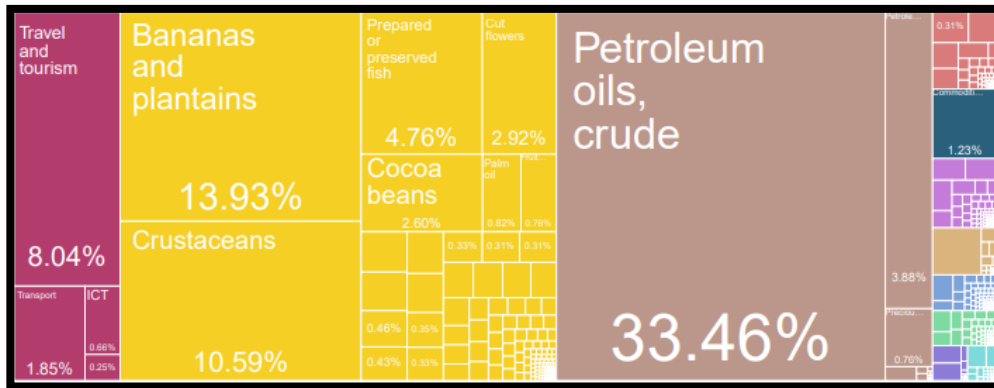


Ilustración 20: Productos de exportación desde el Ecuador año 2018

Fuente: Atlas of Economic Complexity

En lo referente a las importaciones estas siguen creciendo a mayor volumen que las exportaciones, como se ha plasmado en los gráficos comparativos, del trabajo en estudio. Todo esto genera que el Ecuador tenga una balanza comercial negativa. Sin embargo, no se debe “satanizar” a las importaciones, ya que estas ayudan a reactivar al sector productivo ecuatoriano, especialmente importaciones de materia prima y bienes de capital.

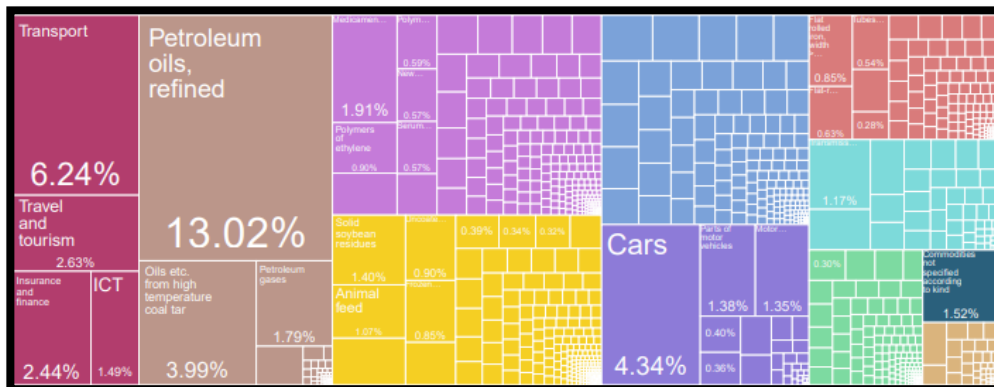


Ilustración 21: Productos de importación al Ecuador año 2018

Fuente: Atlas of Economic Complexity

Como se puede evidenciar en el gráfico a continuación, el Producto Interno Bruto del Ecuador (PIB) comparado con el movimiento portuario del país (Ilustración 19) se demuestra

que a medida de mayor inversión en cuanto a infraestructura portuaria de un país los efectos marginales empiezan a disminuir levemente con el paso de los años.

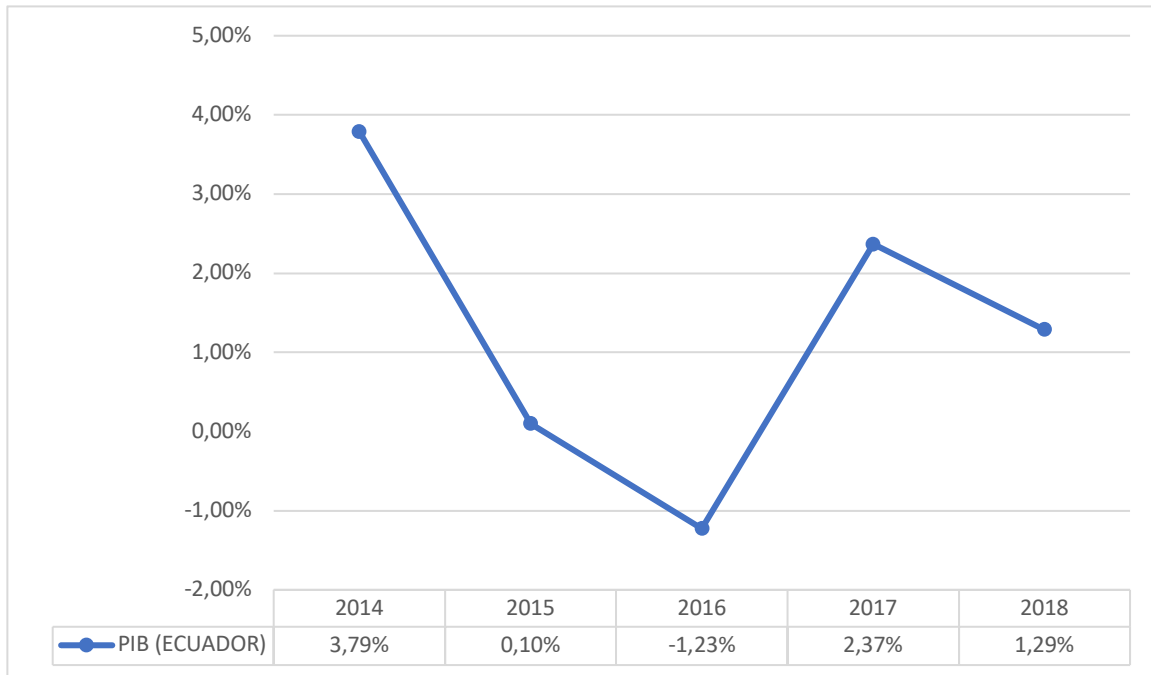


Ilustración 62: Crecimiento del PIB Ecuador (% Anual) 2014-2018

Fuente: Banco Mundial

5. DISCUSIÓN

La infraestructura portuaria concesionada implica la modernización de los puertos del país, ya que, a través de tecnología de punta, como, las grúas pórtico, grúas RTG, apiladores, montacargas, zonas logísticas, sistemas automatizados, sistemas de trazabilidad, que conjuntamente con el incremento del dragado permitirán el ingreso de grandes naves tales como buques Post Panamax y Neo Panamax, que contribuirán a la agilidad en los servicios para el comercio exterior y por lo tanto el abaratamiento de los productos de exportación e importación

Una inversión extranjera en un puerto de un país subdesarrollado como es el Ecuador, es de suma importancia, ya que genera ingreso de divisas para el país, genera fuentes de empleo directos e indirectos, fomenta el incremento del comercio exterior, apoya a zonas deprimidas y al desarrollo nacional en general.

Conforme el análisis realizado, se demuestra que los procesos de concesión de los puertos ecuatorianos son recomendables, especialmente en el caso de Esmeraldas, ya que el Estado debido a su grave crisis económica y fiscal, no cuenta con recursos para este tipo de inversiones; como se pudo conocer, posterior a la firma de contratos de delegación portuaria se han registrado incrementos en el movimiento de carga de los puertos concesionados.

Es mandatorio revisar los procesos de concesión vigentes, ya que como se ha dicho a lo largo de este artículo, los órganos de control han cuestionado la transparencia de los mismos. No obstante, los contratos pueden ser renegociados siempre y cuando exista un acuerdo entre las partes, caso contrario el Ecuador puede dar una mala señal al mundo de una inseguridad jurídica.

La competencia nacional entre los diferentes puertos se la debe utilizar como una oportunidad para complementarse, posterior a un estudio fundamentado y conjunto de las partes interesadas, se debería mirar hacia el establecimiento de un clúster marítimo, con ventajas comparativas y competitivas para todos los establecimientos portuarios del Ecuador, que permitiría competir con puertos internacionales, tales como Callao y Buenaventura.

Con respecto a la formación de un clúster marítimo, es significativo citar a claros ejemplos de países que han implementado este tipo de aglomerado industrial como lo son Noruega, Holanda, Francia, Singapur y Corea del Sur; un clúster marítimo es un conjunto de entidades interconectadas que operan en el negocio marítimo ubicadas en un determinado lugar y son de suma importancia para el avance de la actividad marítima y desarrollo económico de los lugares donde se ubican. (Chiri, 2021)

Ecuador no posee una política de comercio exterior que incentive las exportaciones y una selectiva importación; lo que demuestra que es necesario implementar una normativa que genere mayor competitividad en la producción nacional, para lo cual se requiere disminuir los costos de producción, erradicar la burocracia administrativa y tramitología, reducir tiempos de nacionalización en aduanas, apoyo al sector agricultor, a través de las importaciones de materia prima y bienes de capital exonerados de aranceles; promover la oferta exportable a través de nuestras embajadas y nuestras oficinas comerciales en el Ecuador, entre los principales puntos para mejorar el comercio exterior ecuatoriano.

Los avances de la infraestructura portuaria en el país, también han contribuido a la balanza comercial, generando un superávit del comercio no petrolero en el año 2020, siendo esta, la primera ocasión que sucede dentro de las dos últimas décadas; esto se debe en parte

por el movimiento portuario eficaz y eficiente, ya que atrae importaciones y exportaciones por el flujo de naves de alto calado. El hecho que la balanza no petrolera sea positiva, se basa también en el incremento del 9% en las exportaciones tanto marítimas como aéreas. (Coba, 2021)

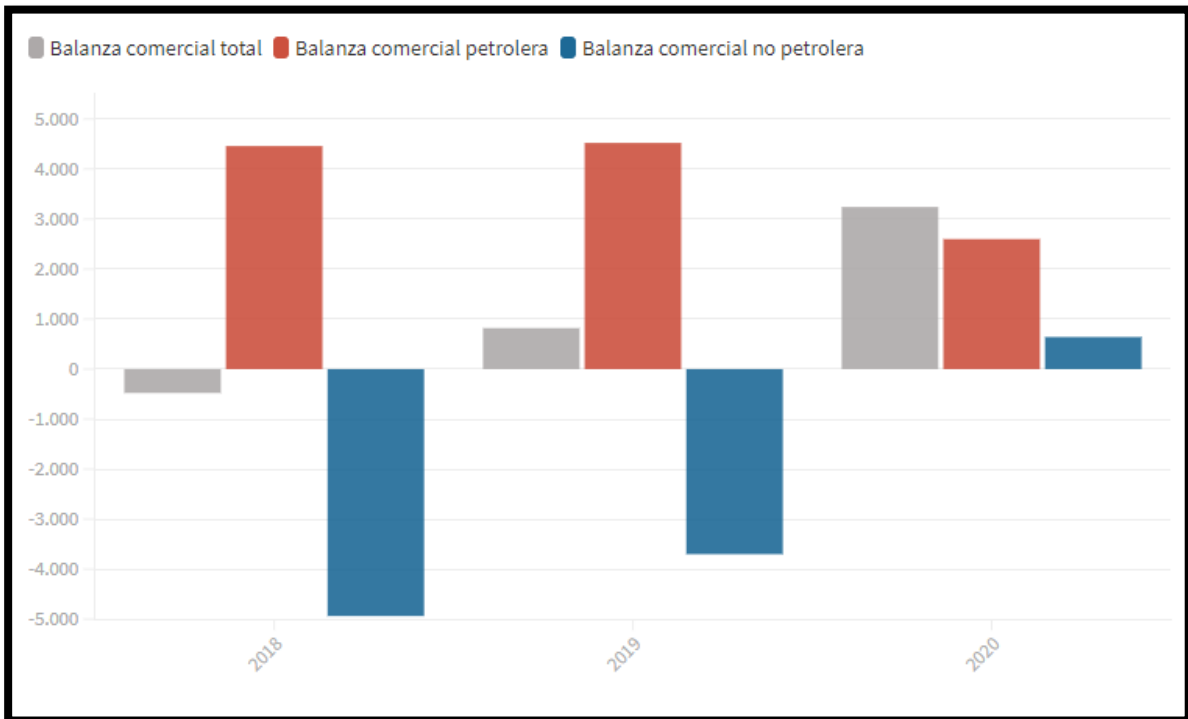


Ilustración 73: Balanza comercial Ecuador (2018-2020)

Fuente: Primicias

6. CONCLUSIONES

- ✓ El Puerto de Esmeraldas, como se lo mencionó anteriormente estuvo concesionado a la empresa Nuevo Milenium S.A., sin embargo, por razones políticas y legales esta concesión se terminó. A partir de esa fecha el puerto ha estado administrado por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas. Tiene un gran potencial estratégico para el Ecuador, debido a la cercanía del mismo, hacia otros puertos internacionales y considerando la producción de acero del área que podrían generar una mayor competitividad de estos productos. A pesar de sus ventajas comparativas y beneficios geográficos, actualmente no cuenta con la infraestructura y beneficios que debe ofrecer un puerto marítimo internacional, debido a la poca inversión pública en el mismo.
- ✓ Pese a las excelentes ventajas comparativas que posee el Puerto de Manta, posterior al término del contrato con la empresa Hutchinson Port Holds, tuvieron que pasar siete años para que el puerto nuevamente cuente con una delegación internacional. Al igual que el Puerto de Esmeraldas posee ventajas naturales que bien aprovechadas, podrían generar la transformación del puerto, como un hub logístico internacional, que se complementaría con la exportación de uno de los productos estrella del país como es el atún. Como han mencionado autoridades de TPM, hasta el momento se ha realizado una correcta administración por parte de AGUNSA, que ha permitido el dragado de los atracaderos y la adquisición de grúas móviles, que a su vez han facilitado el movimiento portuario en Manta.
- ✓ CONTECON es sin duda alguna, uno de los puertos de Guayaquil que más ha aportado al mercado marítimo ecuatoriano, durante la última década, incluso ha llevado al Ecuador a ser uno de los puertos, que más TEUs ha transportado. Sin embargo, podría decirse que,

con la llegada de una nueva concesión cercana a Guayaquil, cierta carga ha sido desplazada a esos puertos. Debido a su excelente infraestructura y servicios, ha permitido que se exporten productos tales como el banano y el camarón, y de importación productos primarios como materia prima y bienes de capital.

- ✓ El Puerto de Posorja se está constituyendo en uno de los puertos más importantes del país y de la región ya que por su ubicación geográfica y su profundidad actual ha dado paso al arribo de naves de mayor calado, así también, se está convirtiendo en un polo de desarrollo del Ecuador, lo que coadyuva a la generación de nuevas plazas de trabajo, no solo para la zona de Posorja, sino para áreas aledañas tales como, Data, Playas, Progreso e inclusive Guayaquil. Es importante mencionar que esta obra se está desarrollando sin que el Estado ecuatoriano tenga que realizar inversiones económicas para su progreso. Se espera que en los próximos años la concesión de este puerto genere un incremento importante en el comercio exterior ecuatoriano.
- ✓ Puerto Bolívar es un terminal portuario de alto potencial, no solo por su alta producción bananera sino también por su gran ubicación geográfica que, desde la firma de la paz con el Perú, ha ido indiscutiblemente en crecimiento; todo esto ha generado un incremento del empleo en la provincia, una mayor inversión extranjera, mayor tecnología y convertir a Puerto Bolívar en un polo de desarrollo del Ecuador.
- ✓ Una vez analizadas las concesiones portuarias y la infraestructura que estas generan es muy conveniente para el desarrollo marítimo del país. Por otro lado, estas generan empleo directo e indirecto, inversión extranjera y nacional; e incremento de rutas navieras al país.

- ✓ El comercio internacional es el elemento dinamizador de una economía dolarizada, como la que posee el Ecuador, considerando que es un país exportador de bienes primarios, tales como: petróleo, café, cacao, banano, camarón y productos del mar.
- ✓ El Ecuador ha suscrito acuerdos comerciales con bloques importantes tales como la CAN, la ALADI, la OMC, la Unión Europea y el EFTA. Sin embargo, quedan tareas pendientes como la firma del acuerdo con Estados Unidos y acuerdos bilaterales principalmente con los países ribereños del Pacífico de la cuenca asiática. Se espera que el ingreso del Ecuador a la Alianza del Pacífico sea un camino seguro para crear una gran zona de libre comercio entre el Asia y los países ribereños de América.

BIBLIOGRAFÍA

- Akzent Staff. (8 de Febrero de 2021). ¿Qué es y cómo funciona la carga de proyecto? Obtenido de <https://blog.akzent.mx/que-es-y-como-funciona-la-carga-de-proyecto>
- APE. (2013). Historia del Puerto de Esmeraldas. Obtenido de <http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/index.php/inicio/antecedentes>
- APG. (2021). Concesión. Obtenido de <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/concesion/#:~:text=Con%20fecha%2031%20de%20mayo,de%20Contecon%20Guayaquil%20S.A%20CGSA.>
- APM. (2021). Autoridad Portuaria de Manta: El Puerto. Obtenido de <http://www.puertodemanta.gob.ec/el-puerto/>
- APPB. (2021). Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. Obtenido de <https://www.puertobolivar.gob.ec/>
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2020). Puerto de Aguas Profundas de Posorja, un año de operaciones con tecnología de punta. Obtenido de <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/puerto-de-aguas-profundas-de-posorja-un-ano-de-operaciones-con-tecnologia-de-punta/>
- CAMAE. (23 de noviembre de 2020). Autoridad Portuaria de Guayaquil y Puerto de Amberes Internacional firman Acuerdo de Cooperación Comercial y Amistad. Obtenido de <http://www.camae.org/acuerdo-comercial/autoridad-portuaria-de-guayaquil-y-puerto-de-amberes-internacional-firman-acuerdo-de-cooperacion-comercial-y-amistad/>
- CAMAE. (2021). Autoridad Portuaria de Esmeraldas – APE. Obtenido de <http://www.camae.org/puerto/autoridad-portuaria-de-esmeraldas-ape/>
- CAMAE. (2021). Autoridad Portuaria de Manta. Obtenido de <http://www.camae.org/puerto/autoridad-portuaria-de-manta-ape/>
- CAMAE. (2021). Contecon Guayaquil S.A. Obtenido de <http://www.camae.org/puerto/contecon-guayaquil-s/>
- CEPAL. (2021). Evaluación de los posible efectos de un acuerdo comercial de un acuerdo entre Ecuador y Estados Unidos.
- Chamorro, I. (2018). ANÁLISIS DE LA CONCESIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR A LA EMPRESA YILPORT HOLDING: EXPORTACIÓN BANANO. Machala: UTMACH.
- Chiri, A. (2021). Los clústers marítimos y el desarrollo económico. Lima: Strategia.

- Coba, G. (2021). Balanza comercial cierra con superávit por caída de las importaciones. Primicias.
- Contecon Guayaquil. (2021). Infraestructura física. Obtenido de <https://www.cgsa.com.ec/infraestructura-equipamiento/>
- DP WORLD. (2018). DP WORLD POSORJA. Obtenido de <https://www.dpworldposorja.com.ec/>
- El nuevo Empresario. (2 de junio de 2008). Principales puertos y compañías navieras del Ecuador. El nuevo empresario.
- Grupo Al Aire. (19 de octubre de 2020). El primer puerto de aguas profundas Posorja. Obtenido de <https://grupoal aire.com/supply-chain/el-primer-puerto-de-aguas-profundas-en-posorja-ecuador/>
- Grupo Al Aire. (2021). Entra en Vigencia el Acuerdo Comercial entre Ecuador y el EFTA. Obtenido de [https://grupoal aire.com/comercio-exterior/entra-en-vigencia-el-acuerdo-comercial-entre-ecuador-y-el-efta/#:~:text=El%20pasado%201%20de%20noviembre,de%20Libre%20Comercio%20\(EFTA\).&text=De%20acuerdo%20con%20los%20datos,de%20aranceles%20a%20ese%20mercado.](https://grupoal aire.com/comercio-exterior/entra-en-vigencia-el-acuerdo-comercial-entre-ecuador-y-el-efta/#:~:text=El%20pasado%201%20de%20noviembre,de%20Libre%20Comercio%20(EFTA).&text=De%20acuerdo%20con%20los%20datos,de%20aranceles%20a%20ese%20mercado.)
- INOCAR. (2020). Derrotero del Ecuador.
- Jiménez, J. M. (18 de 10 de 2018). El dragado del canal de acceso a los puertos de Guayaquil. Obtenido de <https://es.linkedin.com/pulse/el-dragado-del-canal-de-acceso-los-puertos-guayaquil-munoz-jimenez>
- Legarda, D. (19 de Febrero de 2020). Presidente Ejecutivo de Fedexport. (Primicias, Entrevistador)
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2019). En julio de 2019, puerto de Aguas Profundas de Posorja iniciará sus operaciones. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/en-julio-de-2019-puerto-de-aguas-profundas-de-posorja-iniciara-sus-operaciones/>
- MTOP. (2019). Boletín Estadístico portuario y de transporte marítimo.
- Mundo Marítimo. (8 de agosto de 2016). Gobierno de Ecuador suscribió concesión para modernizar y ampliar Puerto Bolívar. Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/gobierno-de-ecuador-suscribio-concesion-para-modernizar-y-ampliar-puerto-bolivar>
- Mundo Marítimo. (23 de Enero de 2020). Puerto de Esmeraldas, Ecuador: Autoridad Portuaria no posee Licencia Ambiental desde 2010. Obtenido de

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-esmeraldas-ecuador-autoridad-portuaria-no-posee-licencia-ambiental-desde-2010>

Mundo Marítimo. (2021). DP World Posorja de Ecuador marca récords de 37,9 GMPH semanal y de 36,0 GMPH para enero. Mundo Marítimo.

OMC. (2021). Ecuador y la OMC. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/countries_s/ecuador_s.htm

Pesantes, K. (2019). DP World y Contecon se disputan el mercado portuario. Primicias.

Presidencia de la República del Ecuador. (2019). Ecuador se suma como Estado asociado a la Alianza del Pacífico. Obtenido de <https://www.presidencia.gob.ec/ecuador-se-suma-como-estado-asociado-a-la-alianza-del-pacifico/>

PRIMICIAS. (2020). El Gobierno dice que renegociará la concesión del puerto de Manta. PRIMICIAS.

Salazar, R. (2021). Entrevista. (F. Drouet, Entrevistador)

SENAE. (2021). Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/asociacion-latinoamericana-de-integracion-aladi/>

SENAE. (2021). Comunidad Andina de Naciones. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/comunidad-andina-can/>

SERCOP. (2021). Acuerdo comercial multipartes con la UE. Obtenido de <https://portal.compraspublicas.gob.ec/sercop/acuerdo-comercial-multipartes-con-la-ue/>

Zona Logística. (13 de 12 de 2017). El Puerto 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/>

ANEXOS

ENTREVISTA SR. ROBERTO SALAZAR BRACCO

PRESIDENTE DE TPM

1. ¿Considera usted, que las concesiones portuarias en el Ecuador son necesarias para un desarrollo portuario y comercial? ¿Por qué lo considera de esa manera?

Son necesarios, porque el negocio portuario es sumamente especial, necesita ser manejado por empresas con recursos suficientes. Cada puerto tiene sus particularidades, por ejemplo, Puerto Bolívar, es un puerto bananero, Manta un puerto multipropósito, Guayaquil el puerto comercial del Ecuador, es por esto que debe ser manejado por personas especializadas que conozcan el medio en el cual se va a desempeñar.

2. ¿Usted estaría de acuerdo con iniciar un proceso a largo plazo de un clúster marítimo en Ecuador?

Es necesario fortalecer estas operaciones que ayudan directamente al comercio internacional donde ya aparecen nuevos factores que implican la conectividad de diversos campos, los puertos son herramientas de desarrollo regional, es decir que deben servir por prioridades a sus ciudades, pero también deben hacerlo a las regiones que se encuentran dentro de su radio de acción. Son detalles que se debe ir analizando, para generar una cadena logística adecuada para comercializar y las concesiones portuarias son el mejor método para hacerlo, son el mejor medio del desarrollo y modernización de los puertos porque ya hemos visto que el Estado no es capaz de hacerlo.

3. ¿Qué regalías obtiene el Estado de la concesión portuaria de Manta? ¿Podrían ser renegociadas para mayores beneficios de ambas partes, en caso de que el nuevo gobierno, así lo solicitara?

Todos los contratos pueden ser renegociados, obviamente si ambas partes están de acuerdo, sin embargo, es mandatorio tener en consideración que los cambios bruscos dentro de la negociación podrían producir una mala señal de seguridad jurídica ante los ojos de posibles nuevos inversionistas en nuestro país. En cuanto a regalías para el Estado ecuatoriano, los cánones de inversión están claramente detallados dentro del contrato de concesión

4. ¿Qué contribuciones ha obtenido el Puerto de Manta con la concesionaria AGUNSA?
¿Estas han contribuido para el ingreso de buques de alto calado?

AGUNSA ha invertido gran cantidad de dinero en la infraestructura portuaria del puerto de Manta, un ejemplo de ello es la terminal de cruceros, para fortalecer este rubro del turismo internacional, que van de la mano con rubros frescos para la economía de la ciudad. Adicionalmente se han dragado los 4 atracaderos que posee el puerto de Manta, en la actualidad se ofrecen servicios de primer nivel. Se realizaron inversiones adicionales también porque se creó un patio extraportuario en Jaramijó para descongestionar el puerto.

5. ¿Existe una oposición de parte de las Cámaras de Manta a la concesión del puerto?
¿Cuál es la relación actual entre el sector privado y el sector público de la concesión del Puerto de Manta?

Es necesario tener un romance eterno con la municipalidad de la ciudad porque el puerto no puede estar de espaldas a la ciudad, ni viceversa, tienen que coexistir, buscando los espacios adecuados. Un proyecto no puede ser considerado negativo cuando en 4 años, ha realizado una inversión en millones de dólares y miles de trabajo, solamente por intereses personales que se pueden considerar parte de la naturalidad del ser humano.

6. ¿Cree usted que ha influido de manera negativa, la concesión DP WORLD Posorja, a la actividad portuaria de Manta? ¿O se considera como una oportunidad para generar una mayor competitividad en los puertos del Ecuador?

DP World ha iniciado un proyecto muy interesante, comenzaron desde cero, esta fue una decisión de los inversionistas y es totalmente diferente que el puerto de Manta, con un factor diferencial sumamente importante, en Manta el puerto está en el corazón de la ciudad. En cuanto a la competitividad es real, sin embargo, la competencia directa es con CONTECON Guayaquil ya que son direccionados a “targets” similares, Manta tiene otras prioridades.

7. ¿Cuál considera usted, será la situación del Puerto de Manta, posterior a la culminación de los 40 años de concesión?

Hay una posibilidad de alargar el tiempo de concesiones, donde se podrían considerar nuevas inversiones como la oportunidad de generar ampliaciones para la capacidad portuaria de Manta. Si hay una buena experiencia, considero que las negociaciones deben seguir

8. ¿Cuál será la inversión monetaria total de AGUNSA en el proyecto del puerto de Manta?

En el año 2016 se adjudicó a la empresa chilena Agencias Universales (AGUNSA) por un período de 40 años, bajo la figura de gestión delegada y se estima tenga una inversión de 177,3 millones de dólares en el puerto.

9. ¿Cuáles considera usted, han sido los cambios que se han generado dentro del puerto de Manta, considera que ha aumentado la movilización de carga desde la concesión?

Desde la concesión del Puerto de Manta, se han registrado aumentos en cuanto al transporte de carga, según estadísticas del Terminal Portuario de Manta, y así también se muestra con el número de naves arribadas al puerto, que ha venido en aumento durante los últimos años. Yo aspiro que el proyecto pueda llegar a cumplir las expectativas planificadas

10. ¿Qué obras de labor social ha realizado la concesionaria en la ciudad de Manta?

La licitación justamente se da en el año 2016, meses después del terremoto en dicho año, es por esto que AGUNSA, realizó una inversión fresca en las instalaciones portuarias cuando existía altas probabilidades de que no exista una concesionaria internacional que invierta en un lugar que necesitaba un impulso bastante oneroso.