



Ecuador – noviembre 2017 - ISSN: 1696-8352

## LA GESTIÓN PORTUARIA EN EL ECUADOR, UNA REALIDAD NACIONAL.

**Gustavo Javier Aguilar Miranda**

DOCENTE - ESPOCH

Dirección: Urdesa Norte Calle el Ángel Mz E C 5

[gustavo.aguilar@epoch.edu.ec](mailto:gustavo.aguilar@epoch.edu.ec)

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Gustavo Javier Aguilar Miranda (2017): "La gestión portuaria en el Ecuador, una realidad nacional", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador, (noviembre 2017). En línea: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/gestion-portuaria-ecuador.html>

### Resumen

Los puertos marítimos del todo el mundo están destinados exclusivamente al control de las mercancías para su respectivo pago de impuestos y posterior desaduanización según sea el caso, y mientras mejores equipos, infraestructuras, tecnologías, etc., se reducirá considerablemente el tiempo de permanencia de los navíos así como también la salida y entrega de las mercancías a los exportadores e importadores de todo el mundo.

En Latinoamérica el eficiente uso de estos recursos con los que cuenta cada puerto marítimo permitirá disponer de puertos más eficaces en el uso de sus instalaciones y ofrecer una logística que cumpla con las exigencias de las empresas dedicadas al comercio exterior, ofreciendo puertos con aguas más profundas para el arribo de navíos con mayor calado.

En el Ecuador los puertos marítimos con los que cuenta están gestionados por empresas privadas, y que de algún modo la administración son más eficientes que cuando se trata de puertos que están siendo administrados por el estado Ecuatoriano como por ejemplo el puerto de Esmeraldas, razón por la cual esta investigación trata de dar a conocer cuáles son las bondades que cuentan cada uno de ellos.

### Abstract

The maritime ports of the entire world are destined exclusively to the control of the merchandise for their respective payment of taxes and subsequent customs clearance as the case may be, and while better equipment, infrastructures, technologies, etc., the time of permanence of the goods will be considerably reduce ships as well as the departure and delivery of goods to exporters and importers around the world.

In Latin America, the efficient use of these resources in each maritime port will allow more efficient ports to use their facilities and offer logistics that meet the requirements of companies engaged in foreign trade, offering ports with deeper waters for the arrival of vessels with greater draft.

In Ecuador, the maritime ports that it has are managed by private companies, and that in some way the administration is more efficient than when it comes to ports that are being managed by the Ecuadorian state, such as the port of Esmeraldas, reason why which this research tries to disclose what are the benefits that each of them have.

## **Palabras claves**

Puerto marítimo, logística, concesión, infraestructura portuaria.

### **1. Introducción**

En los últimos años el constante crecimiento del comercio exterior obliga a disponer de puertos que estén dotados de todos los equipos e infraestructura adecuada para el movimiento de la carga ya que esto genera un crecimiento competitivo no solamente a nivel nacional sino también internacional por disponer de puertos más modernos, con mayor capacidad, con políticas portuarias eficientes, con espacios físicos adecuados donde se desarrolle globalmente la actividad portuaria, esto con el fin de dotar mayor eficacia en el despacho de las mercancías y así generar productividad mediante puertos que dispone el Ecuador.

Los puertos marítimos del Ecuador según (ProEcuador B. M., 2017) son fundamentales para el ingreso y salida de las mercancías, tomando en cuenta que de acuerdo a la información proporcionada por el Banco central del Ecuador la Balanza Comercial total durante el período de enero – noviembre del 2016 se presenta un superávit de USD 1,272 millones, así mismo las exportaciones decrecieron en un 10,5% al comparar el mismo periodo respecto al año 2015, mientras que las importaciones decrecieron en un 26,4%, de tal manera que con estas estadística podemos notar que Ecuador necesita de una gestión portuaria eficiente con el fin de contribuir al desarrollo de la economía nacional.

En el presente artículo se describe un panorama de la gestión portuaria, la problemática general de los puertos marítimos, y posibles sugerencias que ayuden a dinamizar la economía del Ecuador a través del uso de los mismos, tomando en cuenta que una buena administración y gestión portuaria no solamente se encuentran en disponer del espacio físico adecuado, de la infraestructura y equipamiento, sino más bien depende de la eficacia con que se maneje estas características, para dar el servicio logístico adecuado en el movimiento de la carga donde se reduciría tiempos en desaduanización de las mercancías por tal razón costos logísticos y portuarios.

### **2. Un panorama a los puertos marítimos.**

Según la información proporcionada por (ProEcuador I. P., 2016) en su boletín informativo podemos acotar que uno de los principales puertos de salida del Ecuador es el puerto de Guayaquil por disponer de una moderna infraestructura que le permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada, y según

indica la información proporcionada por (CEPAL, 2017) se encuentra en el ranking 7 por el movimiento de Teu's en América Latina y el Caribe, ahora bien esta terminal portuaria esta concesionada por operadoras privadas de alta especialización bajo la supervisión de la autoridad portuaria de Guayaquil, siendo así Contecon Guayaquil S.A. es el terminal encargado del manejo principalmente de contenedores y Andipuerto Guayaquil S.A. que es un terminal granelero.

Así mismo según (ProEcuador B. M., 2017) manifiesta que el Puerto Bolívar es un terminal multimodal donde se maneja todo tipo de carga y buques, es el segundo puerto más importante para el país y de acuerdo a la información marítima proporcionada por (CEPAL, 2017) se encuentra en el ranking 64 en relación a la carga movilizada, de la cual el 90% corresponde a banano, operan también alrededor de 20 agencias navieras, con la diferencia de que este puerto marítimo es gestionado por Yilpor Holding empresa multinacional turca según la información proporcionada por diario (El Telégrafo, 2016)

En cambio en la Autoridad Portuaria de Esmeraldas según (CMAE, 2013) es donde los vehículos son el principal tipo de carga movilizada, siendo el tercer puerto más importante del país encontrándose en el ranking 81 según la información del perfil marítimo proporcionada (CEPAL, 2017) tomando en cuenta el movimiento de contenedores, este puerto marítimo es administrado directamente por el estado Ecuatoriano.

La autoridad Portuaria de Manta es en potencia el puerto más importante del país por ser el principal puerto turístico y pesquero del Ecuador, mismo que esta concesionado por Aguansa empresa Chilena bajo un esquema público – privado, con una inversión de 177'353.347 por 40 años, según información proporcionada por (Telégrafo, 2016).

Finalmente Ecuador dispone de un puerto de aguas profundas de Posorja que se encuentra concesionado por un gestor privado DP World Posorja S.A. la cual dispone de una capital de USD 1.275 MM por un período de 50 años, con la oportunidad de crear un canal de acceso al puerto con una profundidad de hasta 15,5 metros.

Por tanto tomando en consideración de lo descrito anteriormente en el panorama de los puertos marítimos podemos acotar las estadísticas más representativas para poder identificar cuáles son las bondades que nos ofrecen cada uno de los puertos marítimos, así tenemos:

**Cuadro N°1**

**Comparativa entre los puertos marítimos del Ecuador**

<b>Puerto Marítimo</b>	<b>Carga Movilizada 2016 TEU</b>	<b>Calado (Mts)</b>	<b>Principales Productos de Importación</b>	<b>Principales Productos de Exportación</b>	<b>Atracaderos</b>
Guayaquil	1.821.654*	9,6	Maracuyá, palmito. brócoli, camarón, cacao, atún, mangos, banano, plástico, café, madera, grasas, flores, tilapia, etc.	Fertilizantes, cementos, plástico, electrodomésticos, textil minerales y derivados, maquinas industrial, industria siderurgia, cereales, papel automóviles.	10
Bolívar	62.536*	12,5	Equipos y maquinarias Papel y sus derivados	Banano Piña Mango	4
Esmeraldas	22.780*	2 con 11,5 1 con 6,5	Industria automotriz Industria siderúrgica Maq. Industrial Minerales y derivados	Trans. Primaria de madera Piezas cerámica Grasas y Aceites	3
Manta	N/D	12	Cereales Industria Automotriz	Atunes Grasas y Aceites Maq. Industrial y material eléctrico	2

Elaborado por: Aguilar G.

\* (CEPAL, 2017)

### **3. Principales problemas de los puertos marítimos.**

Los puertos marítimos del Ecuador de acuerdo a lo investigado anteriormente y tomando en consideración el cuadro N° 1, podemos deducir que el puerto más representativo para el Ecuador es indudablemente el de Guayaquil por el movimiento de TEU's, sin embargo el calado es mínimo en comparación con el de Puerto Bolívar pero por la falta de infraestructura no alcanza un movimiento de TEU's deseado, con lo cual podemos inducir que uno de los problemas que afectan al estado Ecuatoriano para el ingreso de divisas y que contribuyan al dinamismo de la economía Ecuatoriana es el calado para el ingreso de flotas con mayor capacidad de contenedores.

Según indica la revista del sector marítimo (Rodríguez, 2013) en la actualidad un portacontenedor cuenta con un calado de 14,5 Mts. con capacidad de carga de 18.270 TEU's, visto así los puertos marítimos del Ecuador no podrían recibir directamente en el muelle de descargue a este tipo de embarcaciones.

La falta de infraestructura y espacios físicos adecuados también contribuye a que los puertos no les permitan recibir distintos tipos de carga, o bien por no disponer de Grúas pórticos necesarios,

maquinaria actualizada que cumplan con las exigencias del mercado internacional, son parámetros que impiden alcanzar medidas de desempeño óptimos en el servicio aduanero para reducir tiempos de permanencia en muelles.

Por otro lado la falta de actualización de tecnología, de actualizaciones de software influye de manera significativa en los tiempos tanto en embarques como en desembarques que permitan dar una gestión portuaria eficiente y dinámica.

Así también se puede señalar que la carencia y falta de políticas sólidas que sean beneficiosas se reajusten a todos los puertos incluidos los privados que se dedican al comercio exterior para no perder la rectoría como estado Ecuatoriano, de esta forma todos los puertos marítimos contribuir al ingreso de impuestos para dinamizar la economía del Ecuador.

#### **4. Posibles soluciones para dinamizar la gestión portuaria.**

De acuerdo a lo descrito anteriormente los puertos marítimos del Ecuador tienen que ir con tendencia mundial de negocios naviero y deben de apuntar al uso de embarcaciones más grandes que puedan transportar el mayor número de contenedores siguiendo una ruta comercial de escala, para ello se necesitan de puertos con las condiciones naturales y de infraestructura que permitan la operación de estos barcos de gran calado, frente a esta realidad y en un mundo cada vez más avanzado tecnológicamente existe la necesidad de estar un paso más adelante para ser más competitivos en puertos.

Ante esta realidad las soluciones que de acuerdo a la investigación realizada y desde un punto de vista académico podemos notar que Ecuador requiere de puertos con mayor calado, no olvidemos que la globalización es un disparador de tecnología en el transporte por lo cual se va revolucionando cada vez más en capacidad de TEU's y por ende en calados, por tanto la solución estratégica es que el puerto de Bolívar sea un terminal de carga multipropósito y de transporte internacional de cargas por disponer de un calado mayor de entre todos los puertos del Ecuador, por otra parte modernizar las infraestructuras y equipos necesarios en todos los puertos

Otras de las posibles soluciones para incentivar la economía portuaria son los incentivos tributarios que se otorguen estratégicamente en tiempos en cuanto a su obligatoriedad fiscal, no olvidemos los tiempos de duración a las concesionarias por el hecho de que pueden existir mejores empresas a nivel mundial que permitan manejar más eficientemente la gestión portuaria bajo ciertas políticas que como habíamos mencionado anteriormente no perder la rectoría como estado Ecuatoriano.

Finalmente la formulación de políticas de estado más sólidas que estén acordes a las necesidades del país, aprovechando las bondades de cada puerto especializándolos en lo mejor que saben hacer, tomando en cuenta sus hinterland, así como también repotenciar las promociones e inversiones privadas en cada uno de los puertos marítimos.

## Consideración final

De acuerdo a lo investigado debo manifestar que todas las bondades de los puertos bien sean en calado, de disponer de infraestructura, tecnología, espacios físicos adecuados, etc. no serían aprovechados en toda su magnitud al no diseñar políticas portuarias modernas destinadas a romper los desafíos del comercio exterior, a las demandas del transporte por vía marítima entonces difícilmente se tiene una eficiencia en la gestión portuaria, por tanto debemos ajustarnos a los escenarios actuales del país para aprovechar al máximo del comercio internacional, siendo así se puede generar nuevas plazas de empleos, mayor competitividad portuaria, terminales multipropósitos, terminales internacionales de carga, en un futuro no muy lejano podríamos contar con puertos más sofisticados que nos permitan satisfacer la demanda mundial.

## Referencias

- CAMAE. (2013). *Camara Marítima Ecuatoriana*. Obtenido de <http://www.camae.org/files/Informar/A%C3%B1o%202013/Agosto/Articulo/Articulo.pdf>
- CEPAL, S. d. (2017). *Movimientos Portuarios y Ranking de Puertos*. Obtenido de [http://perfil.cepal.org/es/portmovements\\_classic.html](http://perfil.cepal.org/es/portmovements_classic.html)
- El Telégrafo. (8 de Agosto de 2016). *Noticias y Economía*. Obtenido de <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/yilport-asume-el-manejo-de-puerto-bolivar>
- ProEcuador, B. M. (2017). *Ministerio de Comercio Exterior*. Obtenido de [http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PROEC\\_IC\\_07\\_73.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PROEC_IC_07_73.pdf)
- ProEcuador, I. P. (2016). *Ministerio de Comercio Exterior*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/12/INFRAESTRUCTURA-PORTUARIA-1.pdf>
- Rodríguez, E. (7 de Noviembre de 2013). *Los buques portacontenedores más grandes del mundo*. Obtenido de <http://www.fierasdelaingenieria.com/los-buques-portacontenedores-mas-grandes-del-mundo/>
- Telégrafo, E. (17 de Diciembre de 2016). *Economía*. Obtenido de <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/la-empresa-chilena-agunsa-se-hara-cargo-del-puerto-de-manta-por-4-decadas>