



Ecuador – enero 2018 - ISSN: 1696-8352

## **LINEAMIENTOS DE ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, CASO “ECUADOR”**

**Tatiana Gaibor Silva**

ESPOCH/ Maestría en transporte y Logística/ Ecuador

Dirección: Riobamba - Ecuador

mtgs28@yahoo.es

**Gustavo Javier Aguilar Miranda**

DOCENTE - ESPOCH

Dirección: Riobamba - Ecuador

gustavo.aguilar@epoch.edu.ec

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Tatiana Gaibor Silva y Gustavo Javier Aguilar Miranda (2018): “Lineamientos de estrategias para el desarrollo del sistema portuario nacional, caso “Ecuador””, Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador, (enero 2018). En línea:

<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2018/desarrollo-sistema-portuario.html>

### **RESUMEN**

Los puertos marítimos de todo el mundo están encaminados a cumplir objetivos que ayuden a facilitar el comercio exterior, obviamente dando prioridad al control de las mercancías que están siendo importadas y exportadas por todas las personas que están involucradas independientemente a la actividad a la que se dedican, disminuyendo así el tiempo de desaduanización de las mercancías, la recaudación aduanera, facilitar la cadena logística, eficiente uso de las TIC's, etc., y cuando las empresas ahorran tiempo automáticamente ganan dinero, esto es posible gracias a que las aduanas de todo el mundo tienen estrategias claras, eficientes y efectivas.

En cuanto al Ecuador la gestión de aduanas necesariamente demanda cambios en la explotación naviera si se desea estar inmersos con la globalización ya que el calado de los puertos van de la mano con la administración aduanera para ser más competitivos, actualmente las capacidades para realizar eficientes operaciones portuarias no son las más óptimas, estas se encuentran al límite y es necesario una reestructuración y nuevas reformas en los procesos, actividades y normativas portuarias, por ende el estado tiene proyectado modernizar y reformar el futuro de los puertos permitiendo así el ingreso de nuevos buques con mayor dimensión y capacidad para realizar economías de escala y dinamizar así la economía Ecuatoriana.

## **ABSTRACT**

The seaports around the world are aimed at achieving objectives that help facilitate foreign trade, obviously giving priority to the control of the goods that are being imported and exported by all the people who are independently involved in the activity to which they are dedicated. , thus decreasing customs clearing time, customs collection, facilitating the logistics chain, efficient use of TIC's, etc., and when companies save time they automatically earn money, this is possible thanks to the fact that Everyone has clear, efficient and effective strategies.

Regarding Ecuador, customs management necessarily requires changes in the shipping operation if it is desired to be immersed in globalization, since the ports' scope goes hand in hand with the customs administration in order to be more competitive, currently the capacities to carry out efficient operations Ports are not the best, they are at the limit and it is necessary a restructuring and new reforms in port processes, activities and regulations, therefore the state has planned to modernize and reform the future of the ports thus allowing the entry of new vessels with greater dimension and capacity to realize economies of scale and thus energize the Ecuadorian economy.

## **PALABRAS CLAVES**

Autoridad portuaria, infraestructura de aduanas, logística, calado.

### **1. INTRODUCCIÓN**

El Transporte marítimo es uno de los modos más utilizados por el tamaño y peso de la carga es un facilitador de la producción, de forma eficiente en el menor tiempo y costo, dinamiza el desarrollo.

Según lo define, López, González (2004) “el puerto es un interfaz que combina los distintos medios de transporte; es un área multifuncional, comercial e industrial en la que se realiza el manejo de la mercancía en tránsito para facilitar su distribución dentro de la cadena logística global, de origen a destino”. El sector portuario es una de las actividades que más aporta al desarrollo socioeconómico del país y del mundo, incorporando a esta actividad a miles de individuos a través del comercio, satisfaciendo la creciente demanda de transporte de grandes volúmenes de carga.

“Entre los principales puertos ecuatorianos se encuentran: en primer lugar el Puerto de Guayaquil, el mismo que maneja el 70% del comercio trasfronterizo del país, seguido por Puerto Bolívar situado en la provincia de El Oro en donde el 90% de la carga movilizada es banano y en tercer lugar se encuentra Autoridad Portuaria de Esmeraldas por donde se transporta principalmente aceite de palma”. Pro Ecuador (2015).

## **2. ESTADO ACTUAL**

El manejo de los puertos es parte de la política de planificación del sector del transporte en todas las modalidades, entre ellas el marítimo. Este proceso empezó en el 2008 cuando se transfiere las competencias de ese sector y se crea la Subsecretaría de Puertos.

Dentro del nuevo modelo de gestión para la zona portuaria, con el objetivo de mantener su competitividad, el Estado tiene proyectado modernizar y reformar el futuro de los puertos. MTOP-PEM (2016).

El Plan Estratégico de Movilidad, (PEM) 2013-2037 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. MTOP-PEM, propone diferentes modificaciones para el reordenamiento y desarrollo de los puertos marítimos ecuatorianos, que contempla la creación del puerto de aguas profundas y la modificación y especialización portuaria.

Según el informe del PEM Puerto de Esmeraldas, se determinaría una especialización de operaciones. Esta se dedicaría a la transportación de petróleo y sus derivados y también a la de vehículos. PEM-PI (2013).

Para el Puerto de Manta existe la propuesta de ampliación es de 12 a 15 metros de profundidad y contempla también una plataforma para muelles. El Puerto Bolívar se especializaría en la transportación de frutas. PEM-PI (2013).

El Puerto de Guayaquil afronta un desafío mayor, el fin es lograr que las exportaciones e importaciones sean más competitivas, con un manejo de 50 millones de toneladas de carga, el proyecto del Gobierno es que el puerto de Guayaquil se especialice en recibir los cruceros turísticos y en cabotaje. PEM-PI (2013).

Según estadísticas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el año 2015 la carga de importaciones y exportaciones que se han realizado en los cuatro puertos estatales del Ecuador en el año 2015 muestra que el puerto de Guayaquil tiene el mayor porcentaje de participación en el sistema portuario nacional, es el que mayor movimiento de carga ha efectuado en el comercio exterior.

**Tabla 1. Importaciones y Exportaciones en el sistema Portuario Nacional 2015**

PUERTOS	TOTAL DE CARGA		TOTAL	% PARTICIPACIÓN	
	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN		IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	502.430	223.081	725.511	3%	1%
Autoridad Portuaria de Manta	732.463	66.273	798.736	5%	0%
Autoridad Portuaria de Guayaquil	5.214.770	5.116.280	10.331.050	32%	15%
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	142.285	1.787.517	1.929.802	1%	5%
Terminales Portuarios Habilitados	3.001.474	2.452.744	5.454.217	19%	7%
Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	1.989.324	23.561.943	25.551.267	12%	71%
Superintendencia del Terminal Petrolero de la Libertad	3.539.736	-	3.539.736	22%	0%
Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral	1.004.074	-	1.004.074	6%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>16.126.556</b>	<b>33.207.838</b>	<b>49.334.394</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

De igual manera en el mismo año se evidencia que el número de naves de tráfico internacional arribadas al sistema portuario nacional que al puerto de Guayaquil arribaron el mayor número con 921 unidades, ha tenido más afluencia de naves que los otros puertos públicos del Ecuador

**Tabla 2. Número de Naves de Tráfico Internacional arribadas al Sistema Portuario Nacional**

PUERTOS	UNIDADES
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	227
Autoridad Portuaria de Manta	441
Autoridad Portuaria de Guayaquil	921
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	376
Terminales Portuarios Habilitados	914
Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	375
Superintendencia del Terminal Petrolero de la Libertad	321
Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral	70
<b>TOTAL</b>	<b>3.645</b>

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

### **3. PROBLEMÁTICA**

Según el informe de Ineco la empresa española, encargada de la elaboración del Plan Estratégico de Movilidad para Ecuador, señala que, “existe escasa capacidad de los puertos para la llamada Red Vial Estatal de Ecuador y sugiere el desarrollo y vertebración de un sistema marítimo-portuario y fluvial que atienda las necesidades del tráfico de contenedores (fruta, petróleo, vehículos, cereales y minerales”. CAMAE (2013). Actualmente sus capacidades para realizar eficientes operaciones portuarias no son las más óptimas, estas se encuentran al límite, es necesario una reestructuración y nuevas reformas en los procesos, actividades y normativas portuarias.

### **4. VISIÓN DEL SISTEMA**

La globalización demanda cambios en la explotación naviera, el calado del puerto de Guayaquil, el principal puerto del Ecuador, no permite el ingreso de nuevos buques con mayor dimensión y capacidad para realizar economías de escala.

Con la ampliación del Canal de Panamá se permitirá el ingreso y navegación por Sudamérica de los buques Pospanamax que son barcos portacontenedores de cuarta generación con capacidad de más de 5.000 teus (unidad de carga de 20 pies) creados para reducir significativamente el porcentaje del costo por teus movilizad, para lo que se requiere que los puertos, como el de Guayaquil, cuente con un calado mayor al actual, lo cual no es técnico ni económicamente rentable ya que al dragar a 15 metros al frente de los muelles, sus bases se sentarán sin fondo.

La fortaleza del puerto de Manta es la actividad de descarga y la industria de la pesca, es aquí en donde se localiza la flota atunera del país con 120 buques, el mar abierto favorece la tarea de atraque de los buques, gracias a sus profundidades resulta fácil el ingreso en todo momento. La actividad de carga en contenedores es un punto débil del puerto de Manta, ya que no tiene carga propia.

### **5. LINEAMIENTOS DE ESTRATEGIAS**

Las condiciones naturales que presenta Posorja para la construcción de un puerto de aguas profundas son opciones que facilitarán las actividades comerciales navieras, este sería un

punto de transferencia que permitirá optimizar costos ya que los buques pospanamax transportarán la carga que está destinada hacia el sur del continente para luego ser trasladada por buques de menor capacidad y viceversa con la carga de menos tamaño que es dejada ahí, y trasladarla hacia el norte ya sea por el Pacífico o Atlántico.

El canal de acceso al puerto de Guayaquil tiene como debilidad su calado de 9,60 metros de profundidad, actualmente tienen acceso buques con un calado de 8.20 metros en marea baja y un máximo de 9,75 metros, es el puerto que atrae un importante número de buques, por lo que requiere de una limpieza en el ingreso al canal de la sedimentación concentrada y rocas (dragado), que impiden la entrada de barcos de mayor calado. En base a estudios de la APG, la realización del dragado será a 11 y 13 metros en marea baja y alta respectivamente; de esta manera será posible el ingreso de buques como los pospanamax. Además con el objetivo de prevenir inundaciones en la ciudad es importante realizar el dragado de sus canales naturales y el relleno en los sitios bajos, un puerto no puede crecer sin mirar a ver a la ciudad a la que pertenece.

Convertir a Manta en un puerto de transferencia internacional de carga se puede lograr tomando en cuenta que por el canal de Panamá cruzarán barcos con calado de hasta 15 metros en este caso se puede construir calados de 16 a 18 metros, aprovechando las condiciones que presta para esto, y además su situación geográfica permitiría transferir cargas a países como Panamá, Perú, Chile, Brasil, Colombia.

Otra estrategia es la construcción de un puerto seco; un centro logístico que permita agilizar la salida de las mercancías de los puertos hacia su destino facilitando sus operaciones, es decir una extensión del puerto para chequear la carga y ahorrar tiempo al no realizar esta operación en el mismo, combinando diferentes modos o formas de transporte con el objetivo de lograr un eficiente traslado de las mercancías, combinación denominada transporte intermodal.

Traer nuevas líneas navieras no se puede considerar una buena estrategia ya que actualmente según declaraciones de Juan Jurado, presidente de la Cámara Marítima del Ecuador (Camae) al diario El Comercio, “hay exceso de espacio en los barcos, poco producto y, por ende, menos cantidad de fletes. En Ecuador operan 23 líneas navieras y ninguna es nacional, por lo que el negocio está en manos internacionales.” Reyes S. (2016). Menciona que “este año en el país, después de un intento de salir a flote en los primeros meses, nuevamente están cayendo los fletes de una manera dramática, hay una disminución del 35 %”, Reyes S. (2016). En el año 2015 se registraron 113 naves menos que en el 2014 según la Subsecretaría de Puertos. Estos inconvenientes han ocasionado pérdidas económicas por la reducción de precios en la cargas y conseguir cubrirlas para conseguir la mayor cantidad de carga para llenar los espacios. “Según representantes de las navieras, sostienen que la crisis a escala mundial es algo que los afecta, y la caída del precio del petróleo han influido para la caída del transporte marítimo, sobre todo de

importaciones.” Reyes S. (2016). Formar alianzas y fusiones entre navieras contribuiría a salvar a las que atraviesan situaciones críticas y mejoraría la situación actual.

## **6. CONCLUSIONES Y CONSIDERACIONES**

Una competencia sana entre puertos resulta efectiva y esto a la vez los complementa, ya que se ejecutan esfuerzos y estrategias por prestar mejores servicios y el beneficiario es el usuario, creando ventajas competitivas con puertos internacionales.

En el país lo que más falta es logística de transporte generar menos tiempos en procesos, un espacio físico para la prestación de servicios complementarios, contar con centros de atención logística de transporte.

Muchos puertos privados pueden ser mejor que los puertos públicos, lo importante es que el estado con estrategias y talento humano calificado posea la capacidad de poner condiciones, y manejar negociaciones tomando decisiones efectivas.

Si el estado puede con el manejo de los puertos que lo haga, si no es eficiente no lo puede hacer debe contratar un privado, con el manejo de los puertos por la empresa privada, es quien hace las inversiones, el estado comparte las ganancias y responsabilidades, sin perder la rectoría ni el control, todo depende de la estrategia como país, cumplir con la rectoría la planificación y dejar al privado que se desarrolle, verificando que el puerto sea eficiente con indicadores de calidad.

## **7. BIBLIOGRAFÍA**

- Pro Ecuador. (2015). Guía Logística Internacional 2015. Pág. 13. Extraído: <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2015/11/Guia-Logistica-Internacional-2015.compressed.pdf>
- Pro Ecuador. (2016). Ecuador Infraestructura Portuaria Noviembre 2016. Pág. 3,4 <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/12/INFRAESTRUCTURA-PORTUARIA-1.pdf>
- Ministerio de Comercio Exterior (MCE). Puertos en Ecuador.
- López, A. González I. Inglés marítimo. Coruña 2004. Pág. 9
- Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) MTOP. Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2015. Carga de Importación y Exportación de las

Autoridades. Extraído de: [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/07/SPTMF\\_MTOP\\_Boletin\\_Estadistico\\_2015.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/07/SPTMF_MTOP_Boletin_Estadistico_2015.pdf)

- Ministerio de transporte y Obras Públicas (MTOP). Plan Estratégico de Movilidad 2013-2017 (PEM). 2016.
- Plan Estratégico de Movilidad-Propuesta de Infraestructura (PEM-PI). (2013). *Informar Informativo Marítimo Portuario*, [online] (12), pp.5,6. Available at: <http://www.camae.org/Folletos/INFORMAR%20SEPTIEMBRE%202013.pdf> [Accessed 7 Jul. 2017].
- Reyes, S. 2016. La industria naviera está encallada. El Comercio. <http://www.elcomercio.com/actualidad/industria-naviera-encallada-inversiones-ecuador.html>
- Cámara Marítima del Ecuador CAMAE. 2013. Cambios a la vista en los puertos. Revista Informar Informativo marítimo Portuario. Número 12. Pág. 4.