

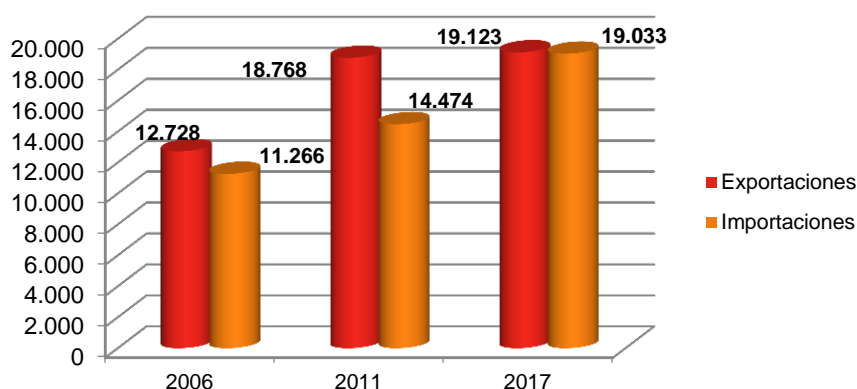
Infraestructura portuaria en Ecuador

A. CIFRAS CLAVE

El sector portuario ecuatoriano comprende alrededor del 6,8% del PIB del país.

La infraestructura portuaria de un país está estrechamente relacionada con el desarrollo del comercio exterior del mismo. En el caso de Ecuador, entre 2006 y 2017, el volumen del flujo comercial con el exterior sufrió un aumento significativo, con un crecimiento del 50% de las exportaciones y casi el 70% en el caso de las importaciones.

COMERCIO DE ECUADOR
(Millones USD)



Fuente: Banco Central del Ecuador.

Según datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), más del 90% del comercio internacional de Ecuador se realiza por vía marítima.

El Índice de Desempeño Logístico (IDL) publicado por el Banco Mundial que mide la eficiencia de un país en términos de logística sitúa a Ecuador en el puesto 74º (año 2016), habiendo ganado doce puestos en solo dos años.

Está claro que el sistema portuario es un sector estratégico de la economía ecuatoriana y que ha experimentado un gran desarrollo en los últimos años.

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición del sector estudiado

Ecuador, con una extensión de mar territorial casi cuatro veces superior a su territorio consolidado, contando con el archipiélago de las Islas Galápagos y con ingentes volúmenes de hidrocarburos, es un país marítimo por excelencia. El sector portuario está estructurado en torno a tres tipos de organismos:

- Puertos comerciales del Estado. Operadores de titularidad estatal que prestan los servicios de carga y almacenamiento directamente, con apoyo de operadores de servicios portuarios privados.
- Terminales portuarias habilitadas. Operadores privados que tienen a su cargo la operación, administración, mantenimiento y gestión integral de un terminal especializado; a través de mecanismos de concesión de playa y bahía y los de autorización y habilitación de actividades portuarias, por parte de la autoridad competente.
- Terminales petroleras. Operadores diseñados para el manejo exclusivo de petróleo y sus derivados.

Según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, existe una gran dispersión y falta de integración en el sistema portuario del Ecuador. Con el objetivo de mejorar el actual sistema se elaboró el “Plan Estratégico de Movilidad”, en el cual se proponen importantes modificaciones en la infraestructura portuaria del país hasta el año 2037.

Con el objetivo de mejorar el sistema portuario, y como ya se hizo en el Puerto de Guayaquil, donde las empresas Contecon Guayaquil S.A. y Andipuerto Guayaquil S.A. tienen la concesión del citado puerto, el Estado ha realizado diversas concesiones mediante alianzas público-privadas, para la mejora del diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de terminales portuarias. Entre ellas, destacan la de Puerto Bolívar, con una inversión de 750 millones USD y la del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, con una inversión estimada de 1.200 millones USD. Así como la concesión del Puerto de Manta, con la empresa Agunsa, con el objetivo de incrementar la capacidad de carga, así como la ampliación y modernización de esta terminal marítima.

B.2. Tamaño del mercado

El sistema portuario ecuatoriano movilizó en 2016 un total de 48.996.941 Tn de carga repartidas en 1.900.351 TEU, además de en hidrocarburos. La distribución entre los tres organismos antes explicados, fue la siguiente:

Datos relevantes del sector portuario ecuatoriano (año 2016)				
	Total de carga (Tn)	% participación	Número de naves	TEU movilizados
Puertos comerciales del Estado	15.169.720	31%	1.915	1.347.924
Terminales portuarias habilitadas	5.079.720	10%	935	552.427
Terminales petroleras	28.747.500	59%	737	n.d.
TOTAL	48.996.941	100%	3.587	1.900.351

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el cuadro anterior se observa el gran porcentaje (59%) de la carga movilizada desde terminales petroleras. Esto es debido al transporte de hidrocarburos, que supone en torno al 34% del tonelaje total de carga ingresada en el país y el 68% del peso total de la carga exportada.

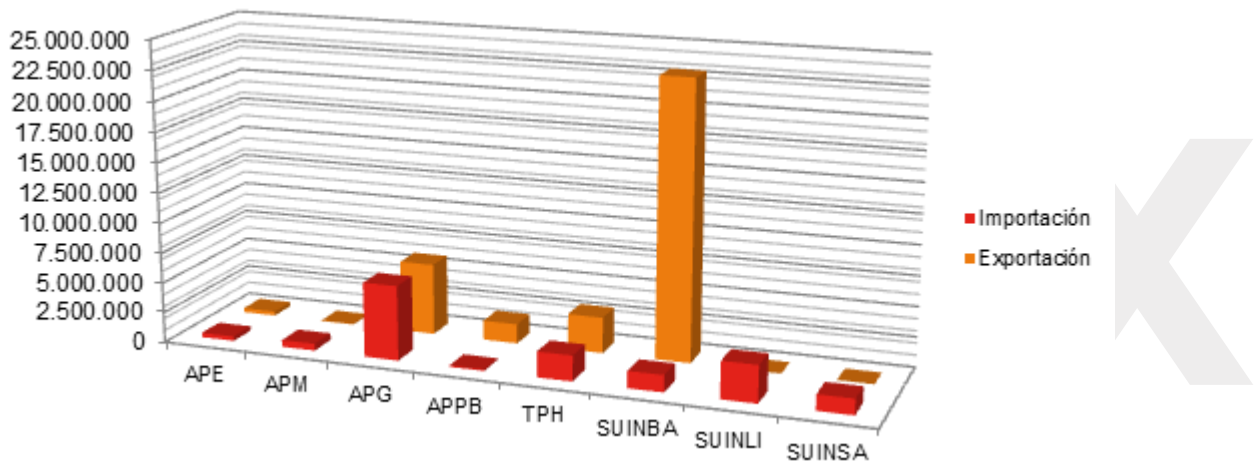
Respecto al resto de mercancías (no petroleras), destacan los puertos de Guayaquil, por donde se moviliza más del 80% del tráfico general, no petrolero, del país (54% por las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, APG y 26% por los terminales privados). Eso lo convierte en el séptimo puerto más grande de América Latina y el Caribe¹, alcanzando la cifra de 1,8 millones de TEU movilizados durante 2017.

Es fácil observar la polarización del sistema portuario ecuatoriano durante 2016:

- En primer lugar, en relación al total de carga movilizada, la Terminal Petrolera de SUINBA y la Autoridad Portuaria de Guayaquil absorben en torno al 56% del tonelaje importado al país y el 85% de la carga exportada;

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES EN EL SISTEMA PORTUARIO ECUATORIANO, 2016

Toneladas métricas



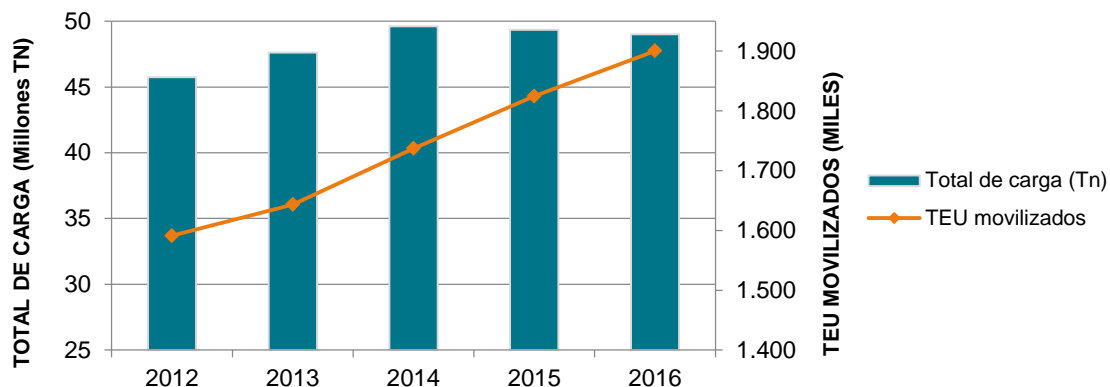
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

- En términos de número de naves, el 53% (1.918 naves) arribaron a las terminales portuarias habilitadas o a la Autoridad Portuaria de Guayaquil.
- Por lo que hace a los contenedores movilizados, también se observa la concentración en la Autoridad Portuaria de Guayaquil (66,5%) y en las terminales portuarias habilitadas (29%).

Analizando el desarrollo del flujo comercial en Ecuador entre 2012 y 2016, se observa cómo el número de naves pasó de 3.465 a 3.587 (+3,5%), mientras que el volumen de carga (Tn) y los TEU movilizados se incrementaron en un 7% y un 19,4%, respectivamente, como se ve reflejado en el gráfico siguiente:

¹ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

FLUJO PORTUARIO DE ECUADOR 2012-2016



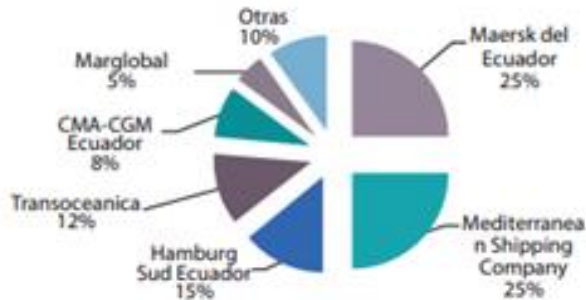
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

B.3. Principales actores

- Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Organismo dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cuyo objetivo es impulsar el desarrollo de la actividad marítima y fluvial optimizando los servicios portuarios, con el objetivo de posicionar al país como uno de los principales actores en el manejo de carga.
- Cámara marítima del Ecuador (CMAE). Su objetivo es asociar a personas naturales o jurídicas vinculadas con la actividad marítima y portuaria a fin de orientar y apoyar en asuntos de interés común a los actores que impulsan el desarrollo de esta industria.
- Asociación de Terminales Portuarias Privadas del Ecuador (ASOTEP). Su propósito es unir a las diferentes empresas que realizan la tarea de construir, administrar y operar terminales portuarias de propiedad privada.
- Astilleros Navales Ecuatorianos (Astinave EP). Empresa industrial naviera, perteneciente al Estado, dependiente de la Comandancia General de Marina. Su misión es la reparación y mantenimiento de embarcaciones en el sector naval e industrial.
- Autoridades portuarias. Son entidades portuarias de derecho público con jurisdicción sobre un puerto comercial estatal y su área correspondiente. Dependen de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Actualmente, existen cuatro que controlan los cuatro puertos comerciales del Estado: Autoridad Portuaria de Bolívar, Autoridad Portuaria de Manta, Autoridad Portuaria de Guayaquil y Autoridad Portuaria de Esmeraldas.
- Superintendencias de las Terminales Petroleras. Ejercen la autoridad marítima en el área de su jurisdicción; además de prevenir y controlar la contaminación; proveer protección y servicios marítimos y portuarios. Dependen de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Son tres: Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (SUINBA), Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad (SUINLI) y Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral (SUINSA).

- Agencias navieras. Son empresas dedicadas a la prestación de servicios de movilización de carga, asistencia a naves que procedan a realizar trabajos portuarios de carga-descarga, toma de combustible, reparaciones, mantenimiento, etc. En el caso de Ecuador, el 77% del tráfico de contenedores durante 2015 por sólo cuatro empresas.

Flujo portuario Ecuador 2012-2016



Fuente: INEC

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

La presencia española en el sector portuario ecuatoriano no es muy amplia, pero en los últimos años se puede hablar de diferentes casos de participación de empresas en el sector. Los más destacados son:

- **Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (Isdefe)**, empresa contratada en 2013 para realizar un estudio técnico sobre el mejor emplazamiento de un nuevo puerto de aguas profundas en la provincia de Guayas (Ecuador). El estudio tuvo un costo de 1,25 millones USD y concluyó que el mejor emplazamiento era en Posorja.
- **Ineco**, consultora española experta en el área de infraestructuras, ha elaborado el Plan Nacional Estratégico de Movilidad y Transportes (PEM), que abarca todo el territorio y todos los modos de transporte, cuyo fin es el desarrollo equilibrado y eficiente del sistema de transportes. El Plan está configurado como una guía de desarrollo del sistema de transportes hasta 2037, fecha para la que los expertos de Ineco han analizado las necesidades globales en infraestructuras, su coste y los plazos de su implantación. En el caso del área portuaria, el estudio realizado por Ineco aborda el desarrollo y vertebración de un nuevo sistema marítimo, portuario y fluvial, atendiendo a las necesidades de puertos petroleros y de instalaciones para vehículos, graneles sólidos, etc.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

Actualmente, el sistema portuario ecuatoriano está sufriendo un proceso de **reconversión**. Son varias las necesidades del sistema en relación a la logística de transporte: minimizar el tiempo de procesos; generar espacios para la prestación de servicios complementarios; desarrollar centros de atención logística de transporte; un mayor calado que permita la entrada de naves con mayor capacidad, etc. Este último problema, unido a la falta de maquinaria especializada que cumpla con las exigencias internacionales relativas a la carga y descarga, hace que los puertos ecuatorianos no sean aptos para la recepción de cierto tipo de naves y cargas.

Por otro lado, la falta de actualización de tecnología de *software* influye de manera significativa en los tiempos de embarque y desembarque, lo que genera problemas de eficiencia portuaria.

Por ello, en los últimos años, el Estado ha iniciado programas de mejora de la infraestructura portuaria, los cuales contemplan mejoras en logística, ampliación y construcción de muelles, dragado de canales de acceso y sistema de seguridad e infraestructura, etc. Este plan de desarrollo se espera llevar a cabo gracias a la inversión privada, a través de Alianzas Público-Privadas.

Esta situación de continua mejora y desarrollo del sistema portuario ecuatoriano lo hace interesante a ojos de las empresas extranjeras. Recientemente, tres multinacionales de origen dubaití, chileno y turco han firmado sendas APPs para modernizar y desarrollar tres puertos en la costa ecuatoriana, por un monto total (inversión, equipos, infraestructura, etc) en torno a los 2.200 millones de dólares y con periodos de concesión que van desde los 40 a los 50 años.

Actualmente, en el portafolio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas existen diferentes proyectos relacionados con el sector portuario, en fase de desarrollo:

- Operación de Puerto de Manta (inversión directa a través de una APP. Concesión por 40 años). Incrementar el tráfico y capacidad operativa del puerto, así como también la calidad y eficiencia de los servicios portuarios (Inversión: 175 millones USD).
- Desarrollo de zona de apoyo logístico en puerto Comercial de Esmeraldas para brindar servicios (inversión directa a través de una *joint venture*). Mejoramiento de maquinaria, infraestructura de bodegas y tecnologías (Inversión: 2 millones USD).
- Astillero centrado en construcción de embarcaciones clase OSV en Posorja (inversión mediante sociedad estratégica). Implementación de astillero para atención de la demanda de la flota pesquera, mercante y armada (Inversión: 102 millones USD).
- Astillero para reparación y construcción de buques en Posorja (inversión mediante sociedad estratégica). Implementación de astillero offshore para atención actividades de reparación, mantenimiento y construcción de navíos pesqueros, mercantes y armada (Inversión: 203 millones USD).

Cabe destacar el proyecto del Puerto de Posorja, resultado de una alianza público-privada. Esta concesión a 50 años, representará una inversión de 1.200 millones de dólares. La proyección es que la obra esté operativa el segundo semestre de 2019. En su primera fase, generará 1.800 puestos de trabajo y poseerá una capacidad de rendimiento anual de 750.000 TEU. Posteriormente, dichos datos aumentaran hasta las 2.500 plazas de trabajo y una capacidad de 1,5 millones de TEU.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

Ecuador es un país marítimo por naturaleza. El 90% del flujo comercial tiene lugar mediante transporte marítimo, lo que convierte a sus puertos y terminales marítimas en un vector de suma importancia para la atracción y distribución de mercancías.

Aunque el *sistema de puertos estatales* en Ecuador es **multipropósito**, existe cierta especialización debido a su infraestructura y organización, en torno a diferentes tipos de mercancías:

- **Puerto de Guayaquil**

Especializada en la exportación de banano y carga contenerizada. El 20% de la carga importada proviene de Argentina, Brasil, EE.UU. y México

- **Puerto de Manta**

El 92% de la actividad del puerto se basa en la importación. Se destacan los graneles (67% del total de carga movilizada). Los países con origen o destino de la carga movilizada desde este puerto son EE.UU., Canadá, Perú, Argentina y Colombia.

- **Puerto de Esmeraldas**

Puerto multipropósito que maneja cinco tipos de carga: general; contenerizada, líquidos, sólidos y rodante autopropulsada. Los productos de más movimiento en el año 2016 fueron aceite de palma, contenedores y alambón, con una participación en el movimiento total del 27%, 24% y 16% respectivamente.

- **Puerto de Bolívar**

Puerto especializado en la exportación de banano e importación de papel y sus derivados, 99% y 96%, respectivamente, de la carga movilizada.

Respecto a las *terminales portuarias habilitadas*, existen 11, a destacar Bananapuerto, Fertisa y Fertigran, todas operando en Guayaquil. Estas tres terminales engloban en torno al 83% de las importaciones y exportaciones del total de carga movilizada en las once terminales. Alrededor del 51% de la importaciones y del 92% de las exportaciones realizadas en las terminales portuarias habilitadas, se realizan mediante carga contenerizada.

En el caso de las *superintendencias de los terminales petroleros*: SUINLA, SUINLI y SUINBA; destacar la importancia de este último, el cual engloba el 84% del movimiento de carga y el 49% de las naves arribadas a estos terminales.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, controla el flujo relativo a los puertos comerciales y los terminales petroleros. Estando las terminales portuarias privadas en manos de diferentes entidades de carácter privado.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

La entrada de empresas privadas en la gestión, desarrollo y mejoramiento del sector portuario se articulará a través de las denominadas Asociaciones Público-Privadas (APP), mediante las cuales el Gobierno central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados encomiendan al ente privado la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, para la provisión de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación por su inversión, riesgo y trabajo

La selección del gestor privado se efectuará mediante concurso público, convocado por la entidad delegante, previa aprobación del proyecto público por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Para ello, la entidad delegante formulará el pliego de bases administrativas, técnicas y económico-financieras, los términos contractuales que regirán, en su caso, el procedimiento y la relación entre la entidad delegante y el gestor delegado.

Los detalles de la citada figura jurídica están en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, y en el Reglamento de la Ley de Incentivos para Asociaciones Público Privadas.

E.3. Ayudas

- **Plan de Desarrollo Portuario**

Anunciado en octubre de 2017, busca la conexión entre la infraestructura portuaria, la aeroportuaria y la infraestructura vial. El Plan se desarrollará, a priori, en los puertos de Guayaquil y Bolívar, para continuar con los puertos de Esmeraldas y Manta.

Integra varias intervenciones desde el punto de vista logístico, entre otras, la construcción de un centro de bodegas de contenedores, un centro de atención al transporte, la intervención de las esclusas para efectos turísticos y también una zona de desarrollo económico para la industria, que se especializará en temas relacionados con los puertos, el comercio e innovación. Se complementa además con un proyecto de astillero y con un centro e instituto tecnológico, de formación en materias relacionadas con temas portuarios, comercio exterior y turismo.

El modelo de gestión a través del cual se implementará el citado Plan, son las Alianzas Público-Privadas (APP), buscando la inversión privada como medio de activación de las citadas obras públicas.

- **Plan Estratégico de Movilidad (PEM)**

Elaborado por el Ministerio de Transportes y Obras Públicas, promueve la modernización de toda la red de transportes para el periodo 2013-2037. Está orientado al sistema de movilidad terrestre, aéreo y marítimo.

En el caso de este último, se busca incrementar la capacidad de los puertos actuales del país con el objetivo de estar preparados para atender la demanda creciente futura. El estudio aborda el desarrollo y vertebración de un nuevo sistema marítimo, portuario y fluvial, atendiendo a las necesidades de puertos petroleros y de instalaciones para vehículos, graneles, sólidos, etc.

E.4. Ferias

- **Prologitec 2018** (20-22 junio 2018)
Centro de Convenciones de Guayaquil, Avda. de las Américas (Antiguo Aeropuerto), Guayaquil (Ecuador)
- **Expopesca 2018** (6, 7, 8 junio 2018)
Mall del Pacífico, Avenida Circunvalación y Calle 23, Manta (Ecuador)
- **Aqua Expo 2018.** Cuatro eventos:
 - **Aqua Expo Manabí** (11 y 12 abril)
Hotel Punta Azul, Vía a Cojimies km. 2.8, Pedernales, Ecuador
 - **Aqua Expo El Oro** (3 - 5 julio)
Hotel Oro Verde, General Thelmo Sandoval y Circunvalación Norte, Machala, Ecuador
 - **Aqua Expo Guayaquil** (15 - 18 octubre)
Hotel Hilton, Av. Francisco de Orellana Mz 411, 090150 Guayaquil, Ecuador
 - **Aqua Expo Santa Elena** (4 y 5 diciembre)
Salinas Golf & Tennis Club, Avenida 22 de diciembre, Salinas, Ecuador

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

• Webs institucionales

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas
<https://www.obraspublicas.gob.ec/>
- Cámara Marítima del Ecuador
<http://www.camae.org/>
- Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador
<http://www.asotep.org/>
- Autoridad Portuaria Guayaquil
<http://www.apg.gob.ec/>
- Autoridad Portuaria Manta
<http://www.puertodemanta.gob.ec/>
- Autoridad Portuaria Esmeraldas
<http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/>
- Autoridad Portuaria Puerto Bolívar
<http://www.puertobolivar.gob.ec/>
- Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad
<http://www.suinli.gob.ec/>
- Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral
<http://suinsa.com.ec/>
- Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao
<https://www.suinba.com/>

• Estudios e informes del sector

- *Sistema portuario ecuatoriano*. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial
<http://www.sela.org/media/2303887/15-sistema-portuario-ecuatoriano.pdf>
- "Evolución de la infraestructura portuaria del Ecuador", separata de *Valor Agregado. Revista para la Docencia de Ciencias Económicas y Administrativas en el Ecuador*
<https://www.udla.edu.ec/cie/wp-content/uploads/2015/06/Art.-3-Novillo-Infraestructura-portuaria.pdf>
- *Industria de servicios logísticos*. Escuela Superior Politécnica del Litoral.
<http://www.espae.espol.edu.ec/wp-content/uploads/2017/09/industrialogistica.pdf>
- *Infraestructura estratégica*. PROECUADOR.
https://www.proecuador.gob.ec/ecuadorinvestmentsummit/pdf/Infraestructura_estrategica.pdf
- *Estadísticas portuarias y de transporte marítimo 2016*. Ministerio de Transporte y Obras Públicas
https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/09/Boletin-Estadistico-Portuario_2016_MTOP.pdf

G. CONTACTO

La Oficina Económica y Comercial de España en Quito está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en Ecuador.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Ecuador, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Av. República 396 y Diego de Almagro. Edf. Forum 300, Piso 10
Quito, Ecuador
Teléfono: +593 22544716 / 22546174
Email: quito@comercio.mineco.es

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global
900 349 000 (9 a 18 h L-V)
informacion@icex.es

INFORMACIÓN LEGAL: Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTOR
Antonio García Nieto

Oficina Económica y Comercial
de España en Quito
quito@comercio.mineco.es
Fecha: 06/06/2018

NIPO: 060-18-043-3

www.icex.es



FICHAS SECTOR ECUADOR



ICEX España
Exportación
e Inversiones