



REPÚBLICA DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL

TRABAJO DE TITULACIÓN

PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

**INGENIERA PORTUARIA Y ADUANERA MENCIÓN ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA**

TEMA:

**INCIDENCIA ECONÓMICA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE AGUAS
PROFUNDAS EN POSORJA SOBRE LAS CARGAS DEL PUERTO DE GUAYAQUIL**

AUTORA:

DOMÉNICA MICHELLE LÓPEZ GERMAN

2019

GUAYAQUIL – ECUADOR



REPÚBLICA DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL

TRABAJO DE TITULACIÓN

PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

**INGENIERA PORTUARIA Y ADUANERA MENCIÓN ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA**

TEMA:

**INCIDENCIA ECONÓMICA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE AGUAS
PROFUNDAS EN POSORJA SOBRE LAS CARGAS DEL PUERTO DE GUAYAQUIL**

AUTORA:

DOMÉNICA MICHELLE LÓPEZ GERMAN

2019

GUAYAQUIL – ECUADOR

AGRADECIMIENTO

En primer lugar a Dios por todas sus bendiciones, por llenarme de salud para culminar con éxito esta meta que es el resultado del esfuerzo constante; deseo expresar mi más profundo y sincero agradecimiento a mi familia fue mi empuje en todo momento, gracias por depositar su entera confianza en cada reto que se me presentaba sin dudar de mi capacidad e inteligencia, sin su colaboración este trabajo hubiera sido más arduo.

Y finalmente agradecer a mi novio Fernando por su gran amor, por caminar de la mano junto a mí, por hacer de mis sueños los suyos y ayudarme a finalizar con excelencia este artículo.

DEDICATORIA

A mi papás Orlando y Gisela, y a mi hermana mayor Karen que son el motor de mi vida, por su apoyo incondicional, por no abandonarme y darme las fuerzas necesarias para seguir adelante.

A mi inspiración diaria, mi novio Fernando por brindarme su paciencia y extenderme la mano para levantarme cada vez que caigo , por su amor inquebrantable pero sobre todo por siempre creer en mí.

A ustedes familia les dedico este logro y les quiero decir que absolutamente todo lo pueden alcanzar, no se rindan , trabajen duro porque cada mañana se puede empezar de nuevo sin importar la cantidad de errores cometidos la noche anterior.

Gracias de todo corazón, les dedico este título, porque sin ustedes nada de esto sería posible.

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

Doménica Michelle López German

INCIDENCIA ECONÓMICA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN POSORJA SOBRE LAS CARGAS DEL PUERTO DE GUAYAQUIL

Doménica Michelle López German

domenicalopezgerman@gmail.com

Resumen. –

Ante la escasa posibilidad que se ha vivido a lo largo de los años de dragar el canal de acceso al puerto de Guayaquil, el Gobierno ecuatoriano firmó un contrato de concesión de \$1,200 millones de inversión privada, la construcción y manejo del nuevo puerto de Aguas Profundas en Posorja. Este proyecto traerá consigo el arribo de embarcaciones con profundidades de hasta 16 metros de calado lo cual beneficiará económicamente al Ecuador. El presente artículo tiene como objetivo analizar la incidencia económica que tendrá la construcción del nuevo puerto de Aguas Profundas de Posorja sobre las cargas que llegan al puerto de Guayaquil y conocer el incremento de tarifas por servicios portuarios; para cumplir con lo planteado se utilizó el tipo de metodología de “alcance teórico” y se recolectó información mediante entrevistas y el instrumento de la encuesta, las cuales dieron como resultado un incremento del 20% a los exportadores e importadores sobre el manejo de sus cargas al nuevo puerto de aguas profundas ubicado en la parroquia Posorja en relación al actual puerto principal de Guayaquil. Los exportadores, importadores, y/o empresas cuyas actividades económicas principales son dadas por el comercio exterior convendrán crear alianzas socio estratégicas para que no se vean afectados sus ingresos a corto y largo plazo.

Palabras claves: Puerto de Posorja, Puerto de Guayaquil, importadores, exportadores, cargas, buques y calado.

1. INTRODUCCIÓN. -

La ciudad de Guayaquil posee el puerto más grande del país, el cual moviliza más del 70% de las mercancías sujetas a comercio exterior, a pesar de ser considerado el puerto comercial del país, desde hace varios años este terminal presenta serios problemas en cuanto al acceso de grandes embarcaciones ya que solo posee un calado de 9,6 metros de profundidad y esto se ha visto mermado en sus actividades (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2017). El gobierno de Ecuador con miras a fomentar el comercio internacional y generar fuentes de empleo suscribió en junio de 2016 el contrato de concesión para la construcción del puerto de aguas profundas de Posorja con la empresa DP WOLRD por 50 años; el mismo se enmarca en la Ley de Alianzas Público- Privadas la obra tendrá una inversión de 1.200 millones de dólares y significará ingresos por 3.500 millones solo por impuestos y pago de la concesión (El Comercio, 2018). Con la construcción de este puerto se permitirá un acceso a buques Post Panamax que tienen 15 mil contenedores de capacidad.

La parroquia rural Posorja se ubica a 120 kilómetros de distancia de la ciudad de Guayaquil , donde se construye en la actualidad el Puerto de aguas profundas con un canal de acceso de 16,5 metros de profundidad y 21 millas nauticas de longitud (DP WORLD POSORJA, 2018).

Con la construcción de este proyecto aumentará la competitividad entre puertos nacionales y regionales, fomentando la inversión en infraestructura , seguridad y mejoras en los servicios portuarios.

Marco Teórico

Antecedentes

Ecuador ha buscado modernizar su infraestructura en el tema de puertos, pero existen limitaciones que no permiten incrementar el nivel de calado en ciertas partes del canal del puerto de Guayaquil, esto se debe a la rapidez con la que los sedimentos se asientan en el Río Guayas, siendo un obstáculo el acceso de buques con calado superior a los 10 metros ; seguido por la ampliación de las esclusas del canal de Panamá y el avance en la construcción de buques con mayor capacidad de transporte de contenedores, fue una decisión acertada que Ecuador ajuste su infraestructura portuaria para recibir buques con calado superior a los 12 metros, por lo que se suscribió el más grande proyecto de construcción portuaria del Ecuador, el puerto de Aguas Profundas de Posorja (ECOSAMBITO, 2016).

Planteamiento del problema.

El puerto de Guayaquil se ubica entre los mejores 100 puertos del mundo, ocupando el puesto 86 (CEPAL, 2016) se considera la puerta principal del comercio exterior ecuatoriano, no obstante en la actualidad, resulta un problema su ubicación geográfica para el acceso de buques de gran calado. El gobierno Nacional junto con la municipalidad de la ciudad antes nombrada ha intentado a lo largo de los años remediar esta situación con el intento de dragar el río Guayas, principal canal de acceso al Puerto de Guayaquil, sin embargo, sus esfuerzos han resultado infructuosos, puesto a ello el gobierno ecuatoriano a mediados del año 2016 concesionó la construcción del Puerto de Aguas Profundas de Posorja a DP World por 50 años, proyecto de suma importancia en el cual se concibe que habrá crecimiento económico y bonanza para el Ecuador. Durante un enlace ciudadano realizado en el agosto del 2013, el presidente de la República del Ecuador, Eco. Rafael Correa, mencionó que el puerto de Guayaquil ya está colapsado con los 22 millones de toneladas de carga anuales (Diario El Telegrafo, 2013) comentan los importadores y exportadores que se toma hasta 8 horas ingresar y salir del golfo, lo que conlleva a tiempos de espera excesivos y pagos no contemplados por costes operativos; con un calado superior a 10 metros, las embarcaciones optan por llevar la carga ecuatoriana al puerto de Callao en Perú, para evitar así las demoras y justamente para percibir esas cargas se está construyendo el nuevo puerto de aguas profundas de Posorja el cual su mayor atractivo será la capacidad de recalar buques denominados Panamax o Post Panamax, es decir mayores a los 350 metros de eslora total y calado de hasta 16 metros (PEDROSA, 2016).

Este proyecto no está exento de ocasionar impactos a diversos sectores, entre ellos, las importadoras guayaquileñas, debido a que las importaciones que se recibían en el Puerto de Guayaquil ahora llegarán a Posorja, el traslado de las operaciones portuarias perjudicará o no a los importadores y exportadores a nivel económico, debido al incremento de los costes logísticos. Según datos que mostró el Diario El Expreso (2016), por el acceso de los buques al puerto de Posorja se cobrará 0,295 dólares por tonelada de registro bruto significa solo en ese tramo de ingreso un costo adicional de casi 15 millones de dólares, que deberá ser asumido por los dueños de la carga mientras que el sector importador reporta que transportar un contenedor de Posorja a Guayaquil, incrementa el costo del transporte entre 150 y 200 dólares por unidad de carga, lo que representa el 9% del costo que tendría enviar un contenedor a China por vía marítima, generando costes adicionales al sector por aproximadamente 5 millones de dólares.

Pregunta de investigación

- ¿Qué incidencia económica tendrá la construcción del Puerto de aguas profundas de Posorja sobre las cargas del Puerto de Guayaquil?

Sistematización

- ¿Cómo impactará a los importadores guayaquileños la llegada de las mercancías al puerto de Posorja?
- ¿Cuáles serán los incrementos de tarifas que afrontarán los importadores y exportadores debido al traslado de ciertas operaciones portuarias al Puerto de Posorja?

Objetivo General

Analizar la incidencia que tendrá la construcción del puerto de aguas profundas de Posorja sobre las cargas del puerto de Guayaquil.

Objetivos Específicos

Investigar el impacto económico en los importadores de la ciudad de Guayaquil, que se generará por la concesión del puerto en Posorja y su incidencia en el comercio exterior.

Conocer el incremento de tarifas en el transporte interno de los importadores guayaquileños por el traslado de las operaciones logísticas al nuevo Puerto de Posorja para luego analizarlas en profundidad.

Justificación e importancia

El artículo expone las diferentes situaciones internas que se suscitarían cuando el puerto de Posorja se encuentre operativo como, el impacto a nivel logístico, el incremento de los costos por el traslado interno de las cargas a otro puerto. Las operaciones comerciales ecuatorianas en la actualidad tienen como centro de operaciones el Puerto de Guayaquil por su ideal ubicación geográfica, la confianza que otorga por tantos años operando y su fuerza comercial siendo el principal puerto del país; sin embargo, su potencial se ve limitado por la

poca profundidad de calado de su vía de acceso, una complicación que no ha podido solucionarse a lo largo de los años, lo que impide el acceso a buques de gran calado debido a ello el Gobierno Nacional concesionó la construcción del Puerto de Aguas Profundas de Posorja (Diario El Universo, 2016). Esto lo enfocan como, un proyecto viable y favorable que remedie las problemáticas evidenciadas.

La construcción del nuevo puerto de Posorja contará con 130 hectareas , sitio que ofrece lo que no tiene ni Chile ni Perú: agua, terreno plano y energía de poco valor lo que impulsará la captacion de cargas de diferentes navieras a nivel internacional y a su vez se diversificará la amplitud de nuevas líneas de servicio y más aún la creación de empresas con nuevos emprendimientos acordes a las necesidades que surjan de este proyecto (Diario El expreso, 2016).

El efecto económico está relacionado con el incremento de tarifas percibido, el desarrollo de nuevos servicios; la puesta en marcha del puerto traerá el ingreso de nuevas opciones por mar y tierra beneficiando a toda la parroquia. La Presidencia de la Republica (2016) menciona en su poagina web que el gobierno ”recibirá cerca de 3.520 millones de dólares de ingreso por impuestos y pagos de concesión”.

Importancia de las importaciones para Ecuador

La imposición de Salvaguardias ayudó a disminuir notablemente las importaciones e incentivar la producción nacional en la economía del país contrarrestando la crisis económica por la entrada masiva de productos extranjeros, en la actualidad dicha medida pasó a la historia momento justo y propicio para hacer un llamado a todos los importadores a que retornen a sus actividades con más fuerza.

Ventajas y Desventajas de la construcción del nuevo Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

Ventajas

- Incremento de demanda de los principales productos (banano y camarón) y sustitutos como: madera teca.
- Creación de nuevas fuentes de trabajo (formales e informales)

- Mejorar la calidad de vida de la población
- Impacto social a familias

Desventajas

- Incremento de los costos que incurren en el transporte interno
- Pago de tarifas por traslado de mercancías por la nueva ruta Guayaquil – Posorja.
- Mayor tiempo de recorrido en el traslado de las mercancías
- Competencia directa con el sólido Puerto de Guayaquil
- Insuficiente personal capacitado
- Incremento del número de pobladores
- Ajustes en el control de acciones legales y tributarias
- Disminución de turistas por la eliminación de características naturales de sus playas
- Rehusarse a los cambios que están por venir

La construcción de un puerto generará la creación de diversas nuevas líneas de transporte, ampliación y creación de carreteras, además de un impacto social-económico a las familias de la parroquia de Posorja que repercutirá en el desarrollo de comunidades.

El autor Andrade (2017) menciona que “el sector importador reporta que transportar un contenedor de Posorja a Guayaquil, incrementa el costo del transporte entre 150 y 200 dólares por unidad de carga, lo que representa el 9% del costo”.

2. METODOLOGÍA

Método de alcance teórico: Este método permite que se recopile la información necesaria, de acuerdo a las características del estudio se empleó el método deductivo, el mismo permite pasar de forma general a conocer los aspectos más específicos relacionados con el objeto de estudio, y de esta manera extraer conclusiones lógicas frente al problema identificado.

Por ejemplo, Perú cuenta con 21,5 hectáreas en Callao donde se encuentra el puerto (concesionado por Dp World) tiene un reto por la falta de espacio por lo que es utilizado comúnmente para trasbordo. El Diario El Expreso (2016) menciona que “Allí el 60 % de los contenedores se siguen yendo a depósitos aduaneros extraportuarios, como sucede también en Guayaquil, donde los contenedores se almacenan en bodegas cercanas a los puertos, en la 25 de Julio y en vía Perimetral”. Todos estos inconvenientes se han previstos por la autoridades competentes para que no sucedan en el nuevo puerto de Posorja.

Esta problemática en Callao entre los años 2007 y 2010 trajo numerosos enfrentamientos entre empresarios y trabajadores, los empresarios exigían que no se concesionara el puerto y los trabajadores (estibadores) realizaron huelga por 8 días en la cual después se unieron los transportistas de carga y trabajadores portuarios. Guibert, Cruz y Figueroa (2015) mencionan que “la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM) informó que la huelga produjo un desvío de la carga hacia los puertos de Chile y Ecuador con pérdidas de US\$ 50 millones diarias” (pág. 116)

En el marco de estas tensiones, el 1 de junio, Maciek Kwiatkowski, gerente general de Muelle Sur, anunció el inicio de sus operaciones en el cual implementó un plan de contingencia solo con el 50% de la capacidad instalada total del muelle, otorgó 48 horas libres de costo a los usuarios de este muelle que usen el almacén de Dp World (Diario El Comercio, 2010).

Como población se toma en cuenta los 1415 importadores registrados en el listado proporcionado en la página del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador para el año 2018 (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2018).

Tipo de investigación

El tipo de investigación a utilizar es descriptiva con un enfoque mixto (cualitativo-cuantitativo), la cual se asienta en recolectar información utilizando instrumentos de tipo cuantitativo como encuestas y también cualitativos tales como revisión de bibliografías.

En concordancia con los objetivos propuestos y descritos anteriormente, se utilizó la siguiente metodología:

1. Se utilizó el tipo de investigación documental parte esencial de este proyecto para reflexionar sobre las realidades de la nueva creación del puerto de aguas profundas de Posorja.

2. Encuestas aplicada a importadores guayaquileños que trabajan de forma independiente que realizan sus operaciones desde el puerto de Guayaquil de los cuales calculamos una muestra de 100 con un nivel de confianza de 95% y un error muestral del 5% .

3. Se obtuvo información valorizada que indica que habrá un incremento que repercutirá en el consumidor final al momento de recibir su mercadería, por las cargas que ya no lleguen al puerto de Guayaquil directamente.

3. Encuesta realizada y Analisis de resultados

Se realizó una encuesta a una muestra de 100 importadores guayaquileños resultado de una población de 1415 importadores registrados en la página oficial de la SENA E al 2018, estos trabajan de forma independiente en la ciudad de Guayaquil, la selección será de manera aleatoria y con un error muestral del 5%.

$$n = \frac{z^2 \bar{p} * \bar{q} * N}{e^2 (N-1) + z^2 \bar{p} * \bar{q}}$$

N= Total de importadores según datos del SENA E 1415.

e= Se trabaja con un error del 5%

z = Un nivel de confianza del 95% que equivale a un valor Z de 1.960

\bar{p} = el éxito equivale al 90%

$(q)^{-}$ = el fracaso a la otra mitad correspondiente al 10%

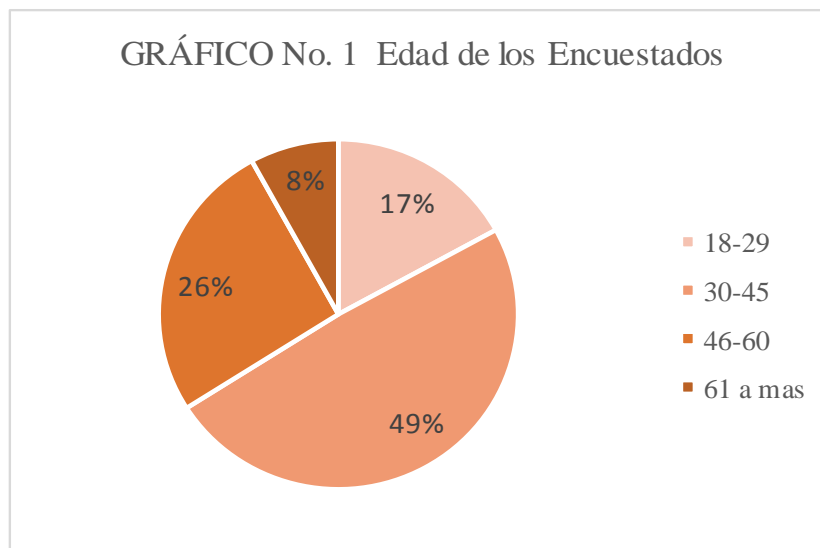
1) En que rango de edad se encuentra usted?

TABLA No. 1 Edad de los Encuestados

Descripción	Porcentaje	Frecuencia
18-29	17%	17.00
30-45	49%	49.00
46-60	26%	26.00
61 a mas	8%	8.00
Total	100%	100.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor



Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor

Se obtiene , que en cuanto a la edad de los encuestados en su gran mayoría con un 49% son los importadores que rodean entre los 30-45 años de edad seguido con un 26% los de 46-60 años.

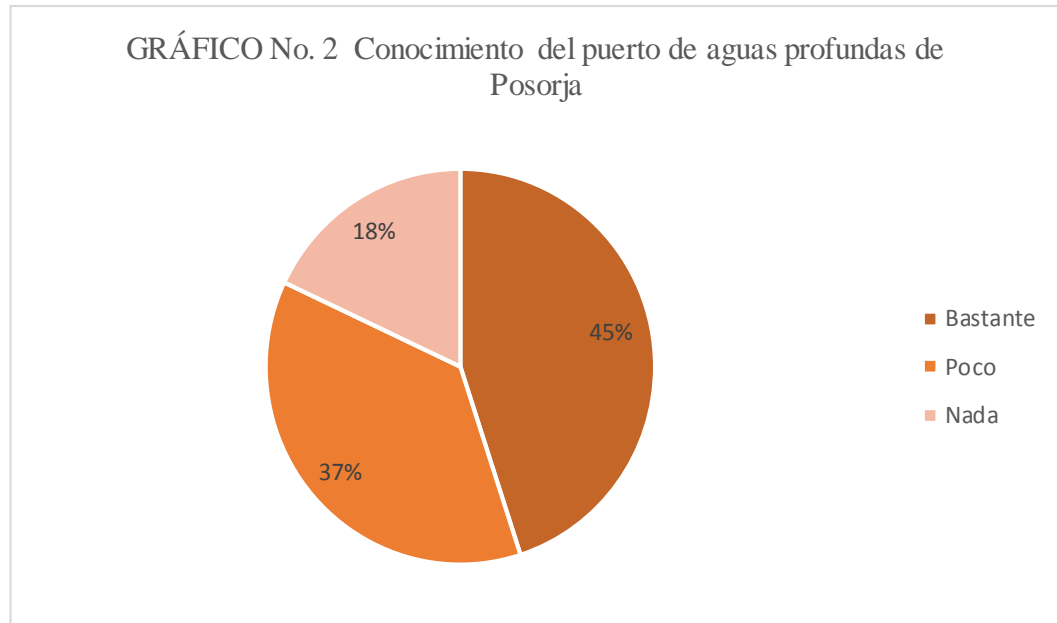
2) Tiene usted conocimiento sobre la construcción del nuevo puerto de aguas profundas en el canton Posorja?

TABLA No. 2 Conocimiento del puerto de aguas profundas de Posorja

Descripción	Porcentaje	Frecuencia
Bastante	45%	45.00
Poco	37%	37.00
Nada	18%	18.00
Total	100%	100.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor



Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor

Con un 45% el total de encuestados indica que sabe bastante sobre la construcción de este puerto, el 37% revela que sabe poco del tema y finalmente un 18% indica que no sabe nada sobre este proyecto en marcha.

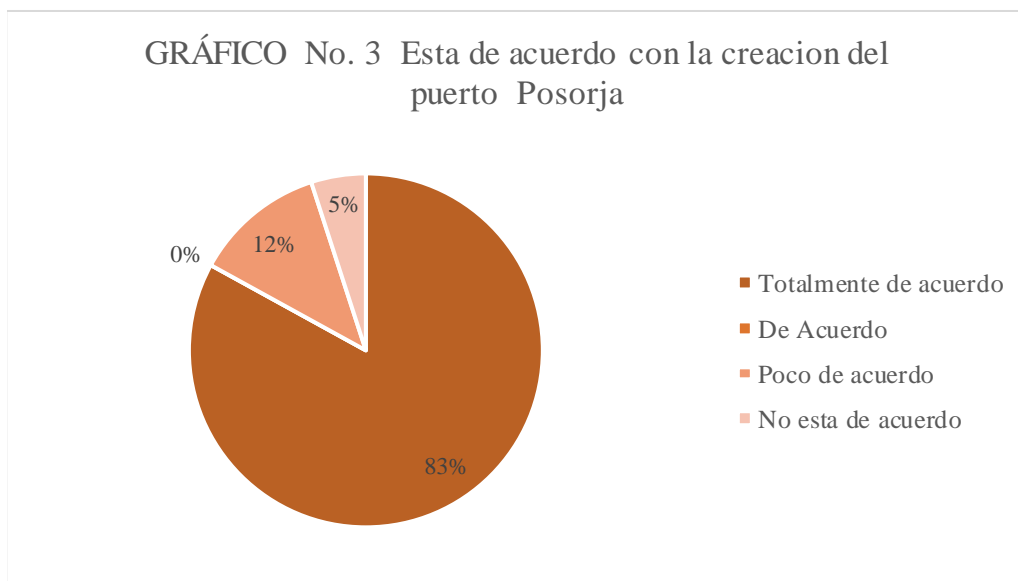
3) Esta usted de acuerdo con la construcción del nuevo puerto de aguas profundas en Posorja?

TABLA No. 3 Esta de acuerdo con la creación del puerto

Descripción	Porcentaje	Frecuencia
Totalmente de acuerdo	83%	83.00
De Acuerdo	0%	0.00
Poco de acuerdo	12%	12.00
No esta de acuerdo	5%	5.00
Total	100%	100.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor



Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor

Como se observa en el gráfico no. 3 el 83 % de los importadores está totalmente de acuerdo con la creación del puerto de aguas profundas de Posorja aunque repercutirá un gran cambio dinámico en sus operaciones habituales, altísima aceptación que aportará beneficiosamente al país.

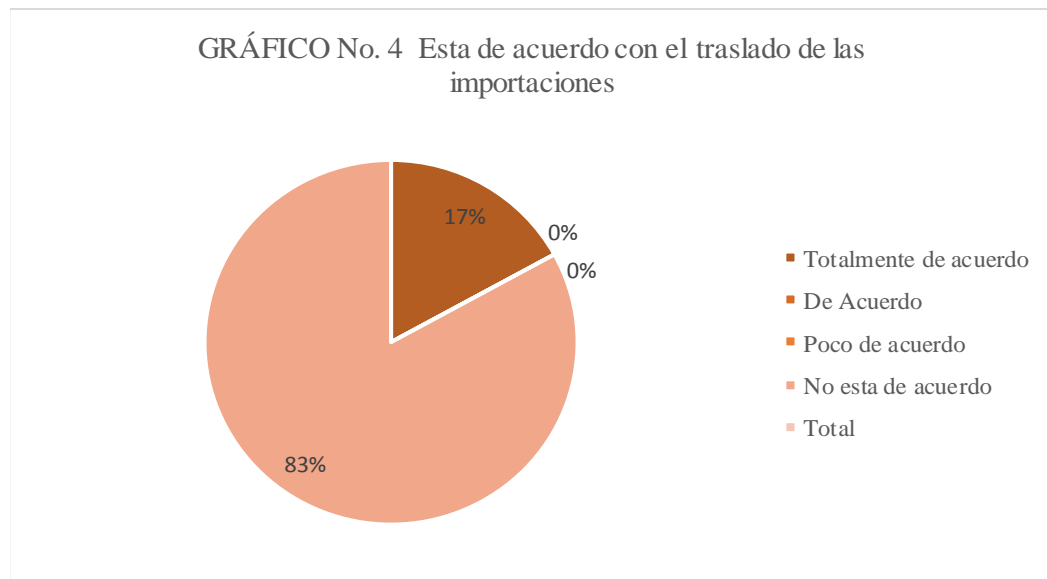
4) Se encuentra usted de acuerdo o no con el arribo de las importaciones al puerto de aguas profundas de Posorja?

TABLA No. 4 Esta de acuerdo con el traslado de las importaciones

Descripción	Porcentaje	Frecuencia
Totalmente de acuerdo	17%	17.00
De Acuerdo	0%	0.00
Poco de acuerdo	0%	0.00
No esta de acuerdo	83%	83.00
Total	100%	100.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor



Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor

Los importadores domiciliados en Guayaquil son lo que contestaron que no están de acuerdo en el traslado de las importaciones al puerto de posorja con un alto porcentaje del 83% mientras que el 17% contesto que si esta de acuerdo.

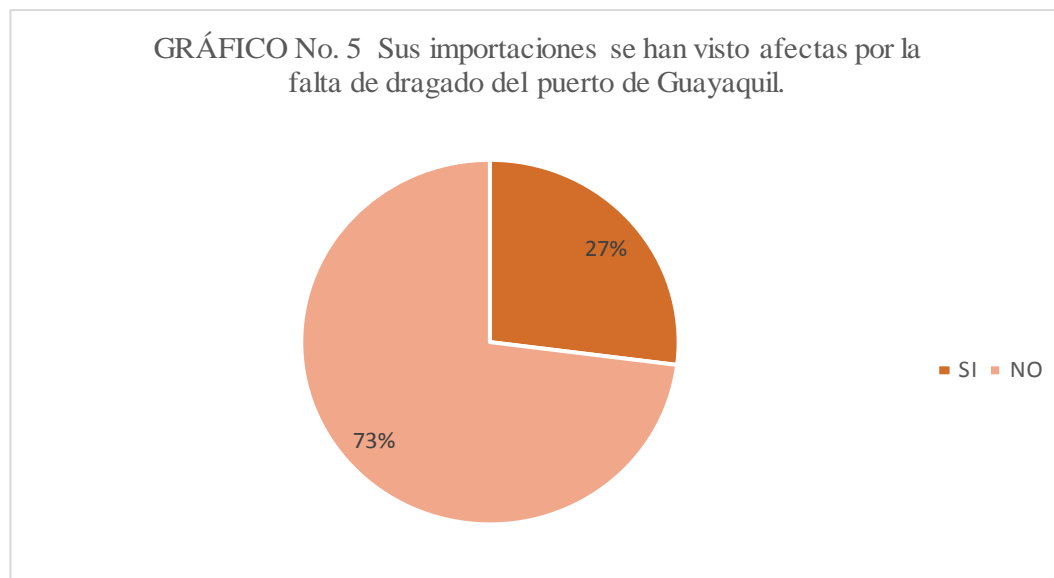
5) Usted cree que sus importaciones se han visto afectadas a lo largo de los años por la falta de dragado del Puerto de Guayaquil?

TABLA No. 5 Sus importaciones se han visto afectas por la falta de dragado del puerto de Guayaquil.

Descripción	Porcentaje	Frecuencia
SI	27%	27.00
NO	73%	73.00
Total	100%	100.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor



Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor

Esta pregunta cerrada responde en un 73% indicando que las importaciones no se han visto afectadas debido al poco dragado que mantiene actualmente el puerto de Guayaquil y un 27% responde que si se han visto afectadas sus importaciones.

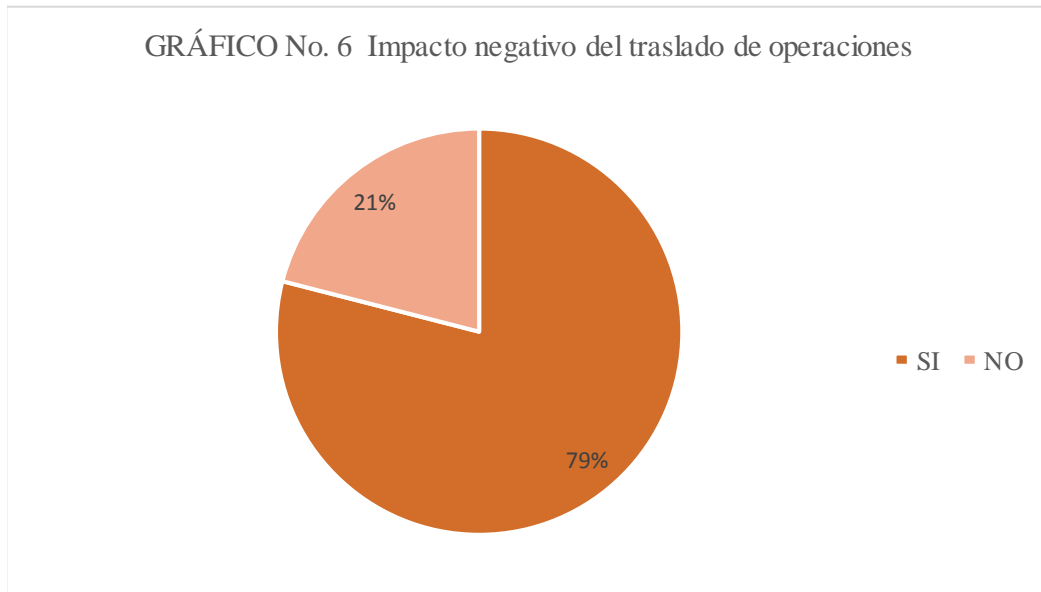
6) Piensa que impactará negativamente a su actividad económica el traslado de las operaciones portuarias al nuevo puerto de Aguas profundas de Posorja?

TABLA No. 6 Impacto negativo del traslado de operaciones

Descripción	Porcentaje	Frecuencia
SI	79%	79.00
NO	21%	21.00
Total	100%	100.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor



Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor

Los importadores encuestados consideran en un 79% que el traslado de operaciones impactará negativamente en su actividad económica, en cambio un 21% nos dice que no cree que habrá impacto negativo en sus operaciones de importación.

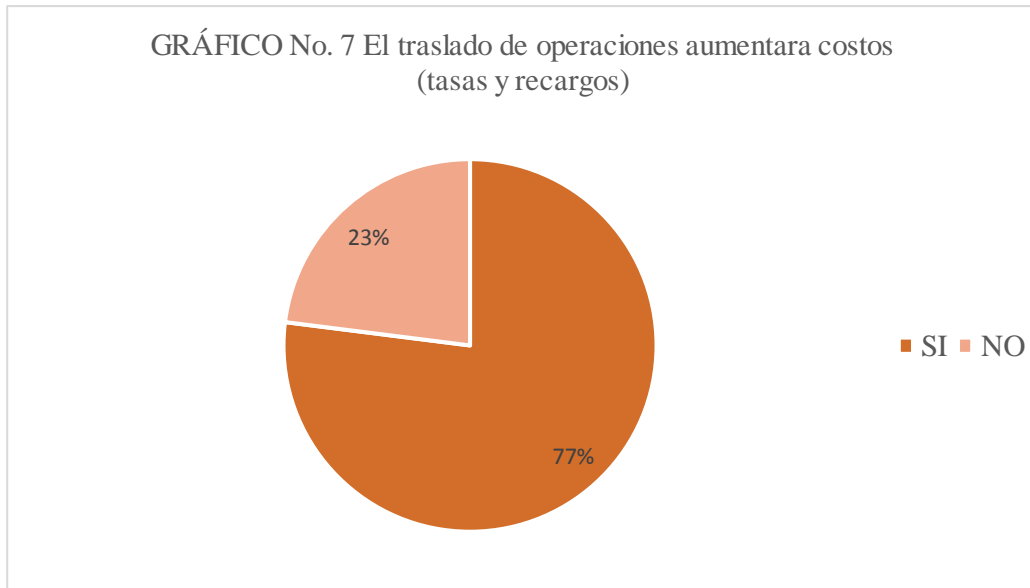
7) Considera que el traslado de las operaciones portuarias del puerto de Guayaquil al Puerto de aguas profundas de Posorja incrementará sus costos operativos (tasas y recargos)?

TABLA No. 7 El traslado de operaciones aumentara costos (tasas y recargos?)

Descripción	Porcentaje	Frecuencia
SI	77%	77.00
NO	23%	23.00
Total	100%	100.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor



Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor

El gráfico no. 7 muestra que para los importadores en un 77% consideran que el traslado de operaciones a Posorja incrementará los costos por tasas y recargos mientras que el 23% restante se mantiene optimista y piensa que no van a subir estos valores.

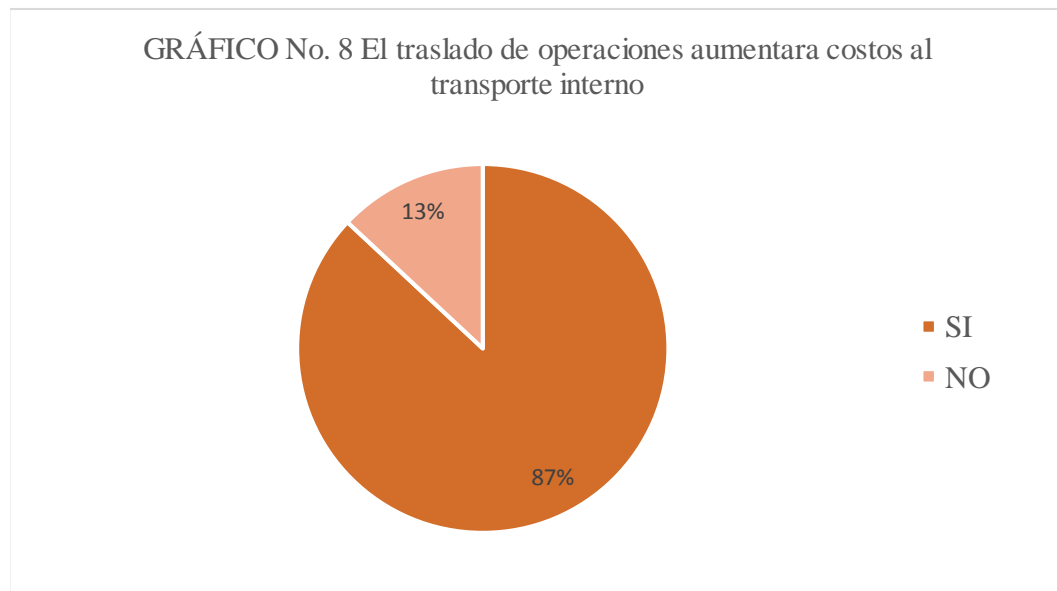
8) Usted considera que el traslado de las operaciones portuarias al Puerto de aguas Profundas de Posorja incrementará sus costos de transporte interno?

TABLA No. 8 El traslado de operaciones aumentara costos al transporte interno

Descripción	Porcentaje	Frecuencia
SI	87%	87.00
NO	13%	13.00
Total	100%	100.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor



Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor

El 87 % de los encuestados indicó que si considera que el traslado de las operaciones portuarias al Puerto de aguas profundas de Posorja incrementará sus costos de transporte interno, un porcentaje considerable contra el 13% que indicó que no.

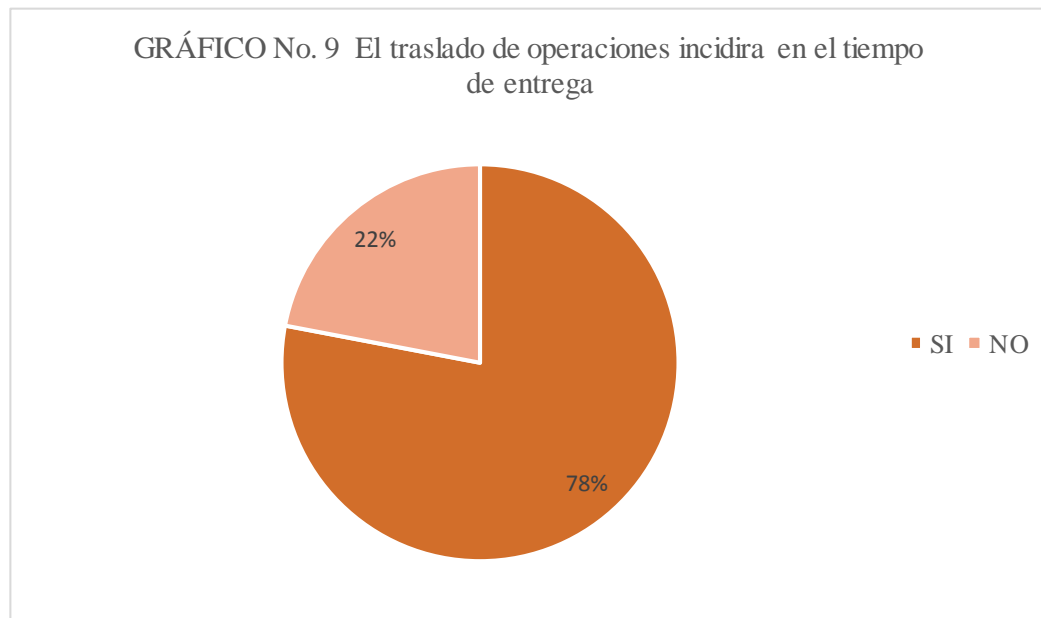
- 9) Considera que el traslado de las operaciones portuarias al Puerto de aguas Profundas de Posorja provocará una alteración en el tiempo de entrega de las mercancías?

TABLA No. 9 El traslado de operaciones incidirá en el tiempo de entrega

Descripción	Porcentaje	Frecuencia
SI	78%	78.00
NO	22%	22.00
Total	100%	100.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor



Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor

En cuanto al traslado de operaciones los encuestados respondieron el 78% afirmando que si provocará una alteración en el tiempo de entrega de las mercancías, mientras que el 22% restante indicó que no.

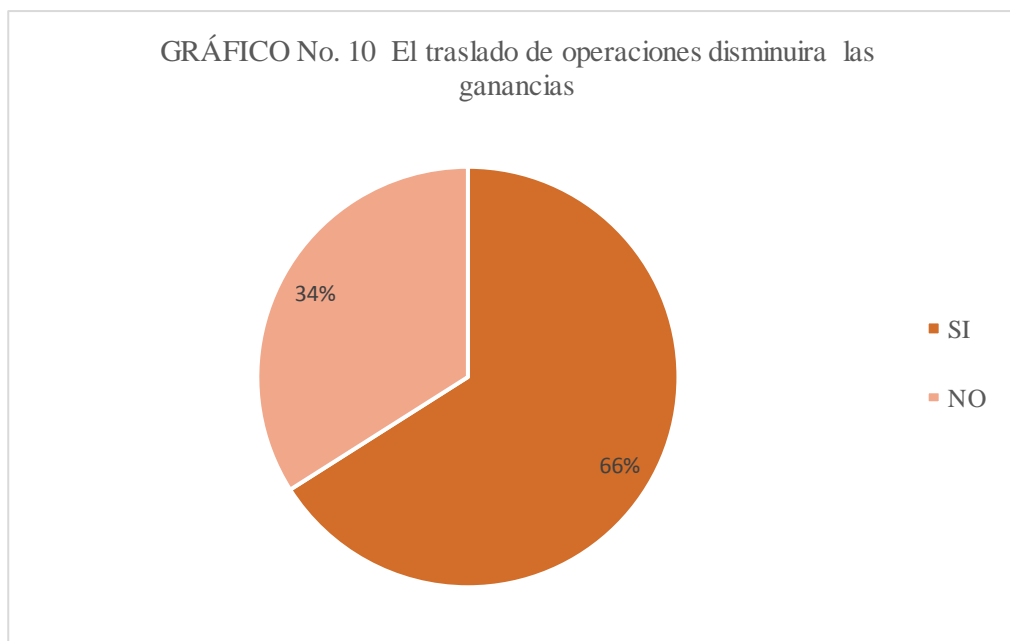
10) Cree usted que el traslado de las importaciones al puerto de Posorja disminuirá sus ganancias en más del 50%?

TABLA No. 10 El traslado de operaciones disminuirá las ganancias

Descripción	Porcentaje	Frecuencia
SI	66%	66.00
NO	34%	34.00
Total	100%	100.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor



Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autor

Y para dar por finalizada esta encuesta, en la última pregunta los importadores respondieron en su mayoría el 66% indicando que el traslado de operaciones y la llegada de mercancías al nuevo puerto de aguas profundas de Posorja disminuirá sus ganancias mientras que el resto indicó en un 34% que no disminuirán sus ganancias.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil aprobó que DP World (concesionaria del Puerto de Posorja), posea tarifas hasta un 20% más elevadas, que el Puerto de Guayaquil (El Universo, 2016).

A continuación se presentará una tabla con los valores por servicio mostrando el porcentaje de incremento/decremento:

TABLA No. 11 Tarifas Autorizadas del Puerto de Guayaquil y el Puerto de Posorja

SERVICIOS	Puerto Gye (TEUS O BOX)	Incremento %
Para Importadores		
Consolidacion / Desconsolidacion (Contenedores)	\$ 130.49	15%
Tarifa Almacenaje de contenedores full (2) x dia	\$ 3.26	10%
Tarifa Almacenaje de contenedores full (2) especial x dia	\$ 3.91	10%
Porteo de carga general (3) (4) (BOX)	\$ 1.96	12%
Conexion y energia (REEFERS) (BOX*hora)	\$ 4.11	15%
Recepcion/despacho de contenedores	\$ 42.87	5%
Porteo de contenedores (3)	\$ 40.01	5%
SERVICIOS	Puerto Gye (TEUS O BOX)	Incremento %
Para Navieros		
Transferencia de contenedores llenos (SHIP TO GATE)	\$ 169.63	20%
Reestiba de contenedores (BOX)	\$ 84.82	15%
Consolidacion / Desconsolidacion (Contenedores)	\$ 130.49	15%
Transferencia de contenedores vacios	\$ 130.49	10%
Conexion y energia (REEFERS) (BOX*hora)	\$ 4.11	20%

Título: TARIFAS AUTORIZADAS DEL PUERTO DE GUAYAQUIL Y EL PUERTO DE POSORJA.

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

Elaboración: Autor

Tal cual se evidencia en la tabla de tarifas No. 11, los costos de los servicios portuarios del Puerto de Posorja serán mucho más elevados, tanto para las navieras como para los importadores. Además, se incrementarán los costos de acceso al canal interno del puerto ya antes mencionado.

A continuación se presentará una tabla proyectando el incremento por servicio :

TABLA No. 12 Incremento Proyectado en el Puerto de Posorja por servicio

<u>Servicio</u>	<u>Incremento</u>
Transporte interno	\$ 50.00
Consolidacion/desconsolidacion	\$ 19.57
Tarifa de almacenaje full	\$ 0.33
Tarifa de almacenaje full especial	\$ 0.39
Porteo de carga General	\$ 0.24
Conexión y energía Reefers	\$ 0.62
Recepcion de despacho de contenedores	\$ 9.64
Porteo de contenedores	\$ -5.00
Transferencia de contenedores	\$ 33.93
Reevista de contenedores	\$ 12.72
Tranferencia de contenedores vacios	\$ 13.05
Conexión y energía reefers navieras	\$ 0.85
<u>TOTAL</u>	<u>\$ 136.34</u>

Título: Incremento Proyectado en el Puerto de Posorja por servicio

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

Elaboración: Autor

En la tabla anterior se muestran los datos correspondientes al incremento de los valores por servicios que se cobrarán por la implementación del nuevo puerto de Posorja, donde se evidencia que los importadores pagaran un promedio de \$136,34 adicional por tasas y transporte interno, que provocaría que las navieras cobren más a los importadores y por ende que estos incrementen el valor de sus productos a vender en el mercado ecuatoriano.

4. CONCLUSIONES

El compromiso con el desarrollo económico del Ecuador y el deseo de elevar la competitividad del comercio exterior exigieron que el Gobierno nacional buscara alternativas que permitan el acceso de buques de gran calado denominados Panamax y Post-Panamax, mayores a los 350 metros de eslora total. Para esto se decidió invertir \$1,200 millones de los cuales por medio de esta alianza se busca que el gobierno obtenga en ganancia \$3,520 millones en cobros por impuestos como consecuencia de esta inversión.

Culminada la investigación se puede evidenciar que para los importadores hay un impacto en sus ingresos, puesto que el traslado de estas operaciones del puerto de Guayaquil al de Posorja significa un mayor pago en transporte interno, donde se puede evidenciar un incremento del 20% concebido por parte del Gobierno ecuatoriano a esta entidad. Esto se evidencia en el análisis de resultados donde se muestran que en servicio de transferencia de contenedores de \$169,63 a \$203,56, por lo que se debe incurrir en mayor gastos que encarecen los productos que se trasladan al exterior y los que ingresan a venderse en el mercado local.

También se puede concluir que en temas de transporte interno los costos concernientes al traslado interno de las mercancías crecen aproximadamente un 9%, subiendo de \$150 a \$ 200, adicional a este inconveniente se añade la demora por traslado por lo que afectaría de forma directa a la logística de importadores. Esto causaría un perjuicio porque a estos valores se le añaden los valores de tasas portuarias como la consolidación y desconsolidación de \$130,49 a \$150,06.

5. RECOMENDACIONES

Una vez determinadas las conclusiones de la presente investigación se pueden realizar las siguientes recomendaciones:

- Para los administradores de los puertos, adaptar mejoras en las diferentes terminales de Guayaquil para diversificar la capacidad de almacenamiento y manejo de la carga; y así lo que obtenemos como resultado de esta competencia es eficiencia y mejoras dentro del sistema portuario.
- Los importadores guayaquileños que trabajan de forma independiente se recomienda controlar permanentemente los costos dentro de los primeros años para determinar en que etapa de la trasabilidad de la operación portuaria se pueden disminuir los mismos.
- Evaluar la conveniencia de mudarse de ciudad a Posorja para realizar todas las actividades del giro del negocio contiguas al puerto.

Bibliografía

- Andrade, D. (Marzo de 2017) IMPACTO ECONÓMICO EN LAS IMPORTADORAS DE GUAYAQUIL POR LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN POSORJA. *Universidad de Guayaquil*.
Obtenido de
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17224/1/IMPACTO%20ECONOMICO%20EN%20LAS%20IMPORTADORAS%20DE%20GYE%20POR%20LA%20CONCESION%20DEL%20P.A.P.P.pdf>
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2017). *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Obtenido de
<http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/>
- Banco Central del Ecuador. (2018). *BCE*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1027-la-econom%C3%ADa-ecuatoriana-creci%C3%B3-38-en-el-tercer-trimestre-de-2017>
- BCE. (02 de ENERO de 2018). *BANCO CENTRAL DEL ECUADOR*. Obtenido de LA ECONOMIA ECUATORIANA CRECIO 3,8% EN EL TERCER TRIMESTRE DE 2017:
<https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1027-la-econom%C3%ADa-ecuatoriana-creci%C3%B3-38-en-el-tercer-trimestre-de-2017>
- CEPAL. (2016). *Ranking de puertos. Los Top 20 en América Latina y el Caribe*. CHILE.
- DIANA, A. Z. (MARZO de 2017). *IMPACTO ECONÓMICO EN LAS IMPORTADORAS DE GUAYAQUIL POR LA*. Obtenido de
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17224/1/IMPACTO%20ECONOMICO%20EN%20LAS%20IMPORTADORAS%20DE%20GYE%20POR%20LA%20CONCESION%20DEL%20P.A.P.P.pdf>
- Diario El Comercio. (1 de Junio de 2010). Costos portuarios bajarían hasta 10% por operación de Muelle Sur.
- Diario El expreso. (10 de Junio de 2016). *Posorja cambia el negocio regional*.
- Diario El Telegrafo. (29 de Julio de 2013). El puerto marítimo de Guayaquil, al borde del colapso.
- Diario El Universo. (6 de Junio de 2016). Se firmó la concesión del Puerto de Posorja hasta el año 2066.
- DP WORLD POSORJA*. (2018). Obtenido de www.dpworldposorja.com.ec:
<https://www.dpworldposorja.com.ec/terminal/>

ECOSAMBITO. (2016). *SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO ALTERNATIVO PARA LA CIUDAD DE GUAYAQUIL*. GUAYAQUIL.

El Comercio. (16 de Diciembre de 2018). El Puerto de Aguas Profundas de Posorja operará en agosto del 2019.

El Expreso. (1 de Junio de 2016). El Puerto de Posorja, ¿solución o dardo?

El Universo. (7 de Agosto de 2016). DP World competirá con un contrato de cláusulas especiales en Posorja.

Guibert, Y., Cruz, M., & Figueroa, M. (2015) La modernización del puerto del Callao: la respuesta del Estado a la ola exportadora 2004-2011. *Pontificia Universidad Católica del Perú*. Obtenido de revistas.pucp.edu.pe/index.php/cienciapolitica/article/download/14901/15451

PEDROSA, M. J. (30 de NOVIEMBRE de 2016). *Ecuador avanza en la construcción del puerto de Posorja*. Obtenido de Ecuador avanza en la construcción del puerto de Posorja: <https://www.construccion-pa.com/noticias/ecuador-avanza-la-construccion-del-puerto-posorja/>

Presidencia de la Republica del Ecuador. (6 de Junio de 2016). *Presidencia de la Republica del Ecuador*. Obtenido de <https://www.presidencia.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/06/PUERTO-DE-AGUAS-PROFUNDAS.pdf>

Revista Lideres. (2018). *Revista Lideres*. Obtenido de <https://www.revistalideres.ec/lideres/evaluacion-puertos-asumir-otros-retos.html>

Roman, A. J. (2001). *Comercio Exterior "Teoria y Practica"*. Murcia.

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2018). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2018/01/Listado-Oce-que-cumplen-Requisitos-para-Acceder-a-Pago-Garantizado-a-la-fecha-02-de-Enero-2018-A.pdf>