



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil – UTEG
Facultad Posgrado e Investigación

Tesis en opción al título de Magister en:
Maestría en Finanzas con mención en Tributación

Tema de Tesis:

**Tasas, contribuciones, regalías y desarrollo del sector portuario:
análisis de los puertos privados de la ciudad de Guayaquil
periodo 2012 - 2017**

Autora:

Ing. Priscila Janeth Valverde Lara

Director de tesis:

Econ. Otto Patricio Suarez Rodríguez, PhD.

Junio 2020

Guayaquil – Ecuador



República del Ecuador

Facultad de Posgrado e Investigación

Declaración de responsabilidad

Yo, Valverde Lara Priscila Janeth

DECLARO QUE

El Trabajo de Tesis, **Tasas, contribuciones, regalías y desarrollo del sector portuario: análisis de los puertos privados de la ciudad de Guayaquil periodo 2012 - 2017** en opción al Título de **Magister en Finanzas con mención en Tributación**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Tesis referido.

Guayaquil, a los 19 días del mes de marzo del 2020

LA AUTORA

Valverde Lara, Priscila Janeth

DEDICATORIA

Dedico la presente tesis a Dios en primer lugar, a mi padre José Benjamín Valverde por todo el apoyo y cariño que me ha brindado a lo largo de toda mi vida, pues a pesar de muchas limitaciones, siempre me ha motivado a superarme y seguir creciendo profesionalmente; y de manera especial a mi hija Natalia Raquel que pueda ver en mí siempre un ejemplo de perseverancia y dedicación.

AGRADECIMIENTO

Agradezco de manera especial a mis profesores y compañeros que estuvieron conmigo en este proceso de crecimiento profesional, por su paciencia, tiempo y amistad. Cada momento compartido fue sumando una experiencia de vida para mí; y de manera especial a Sarita Vivar, mi amiga y compañera desde el pregrado, quien me acompañó en este objetivo de iniciar y culminar con éxito éste programa de maestría.

Gracias a mi tutor el Dr. Otto Suarez por todo el apoyo brindado para el desarrollo de mi tema, sus consejos y guía me sirvieron para alcanzar este objetivo.

RESUMEN

Este trabajo de investigación se enfoca en analizar las principales tasas, contribuciones y regalías impuestas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF); y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), que rigen al sector portuario privado y como éstas han incidido en el desarrollo económico y la rentabilidad de los nueve puertos privados activos de la ciudad de Guayaquil, considerando que este sector de la economía ecuatoriana no ha sido muy analizado; y no existen estudios preliminares en nuestro país referentes a los tributos que se aplican para los mismos. La metodología empleada comprende la revisión de la normativa vigente y cálculos para determinar las estimaciones de los valores pagados por estos tributos, para lo cual se trabajó con los volúmenes de carga embarcada y desembarcada en TEU's y Toneladas Métricas (TM) de los años 2012 al 2017, que fueron publicados en los boletines estadísticos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; así como los estados financieros que se comparten como información pública en el portal de la Superintendencia de Compañías del Ecuador. Con un análisis ex-ante y ex-post se evalúa la imposición de estas tasas, contribuciones y regalías; y mediante la aplicación de índices de rentabilidad se estudia el comportamiento de las variables objeto de estudio. Pese a que los índices de rentabilidad no reflejaron un decrecimiento abrupto, los resultados obtenidos para el periodo de estudio reflejan un incremento de más del 300% en el pago de tasas y contribuciones a la SPTMF para el año 2015 y un incremento de más del 800% en el pago de regalías a la SENAE para el año 2016.

Palabras clave: Puerto privado, tasas, contribuciones, regalías, rentabilidad, servicios portuarios, SPTMF, SENAE

ABSTRACT

This research work focuses on analyzing the main fees, contributions and royalties imposed by the Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial(SPTMF); and the Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), which govern the private port sector and how they have affected the economic development and profitability of the nine active private ports in the city of Guayaquil, taking in considering that this sector of the Ecuadorian economy has not been widely analyzed and there are no preliminary researches in our country regarding the taxes that apply to them. The methodology used includes the revision of the current regulations and calculations to determine the estimates of the values paid by these taxes, for which the source were the volumes of cargo loaded and unloaded in TEUs and Metric Tons (TM) for the years 2012 to 2017, which were published in the statistical bulletins of the Ministerio de Transporte y Obras Públicas as well as the financial statements that are shared as public information on the web page of the Superintendencia de Compañías del Ecuador. A before and after analysis evaluates the imposition of these fees, contributions and royalties and by applying profitability rates analyze the behavior of the variables under study. Despite the fact that the profitability indices did not reflect an abrupt decrease, the results obtained for the study period show an increase of more than 300% in the payment of fees and contributions to the SPTMF for the year 2015 and an increase of more than 800 % in the payment of royalties to SENAE for 2016 .

Keywords: Private port, Port Services, rates, contributions, royalties, profitability, SPTMF, SENAE

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN	IV
ABSTRACT	V
ÍNDICE GENERAL	VI
ÍNDICE DE TABLAS	VIII
ÍNDICE DE FIGURAS	X
INTRODUCCIÓN	11
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL	14
1.1 Antecedentes de la investigación	14
1.2 Planteamiento del problema de investigación	19
1.2.1 Formulación del problema de investigación.....	21
1.2.2 Sistematización del problema de investigación	21
1.3 Objetivos de la investigación	21
1.3.1 Objetivo general	21
1.3.2 Objetivos específicos.....	22
1.4 Justificación de la investigación	22
1.5 Marco de referencia de la investigación	22
1.5.1 Terminología portuaria.....	22
1.5.2 Análisis de las tasas portuarias a operadores o puertos portuarios en la región	23
1.5.3 Estructura y características del sistema portuario ecuatoriano.....	28
1.5.4 Los puertos privados en Guayaquil	30
1.5.4.1 Antecedentes y aspectos generales de la operación portuaria.....	30
1.5.4.2 Base legal portuaria	32
1.5.4.3 Características generales.....	32
1.5.4.4 Puertos que conforman el sector portuario privado en Guayaquil	33
1.5.5 Los tributos en el Ecuador, conceptos y clasificación	36
1.5.6 Índices o ratios financieros.....	41
1.5.6.1 Índices o ratios de rentabilidad.....	41
CAPÍTULO II. MARCO METODOLÓGICO	44
2.1 Tipo de diseño, alcance y enfoque de la investigación	44
2.1.1 Diseño de la investigación	44
2.1.2 Alcance de la investigación.....	44
2.1.3 Enfoque de la investigación	44
2.2 Unidad de análisis, población y muestra	45
2.2.1 Unidad de análisis	45
2.2.2 Población y muestra	45
2.3 Operacionalización de variables	45
2.3.1 Variable dependiente.....	45
2.3.2 Variables independientes.....	46
2.4 Fuentes, técnicas e instrumentos para la recolección de información	47
2.5 Tratamiento de la información	48

<i>CAPÍTULO III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN</i>	50
3.1 Análisis de la situación actual	50
3.2 Análisis comparativo, evolución, tendencias y perspectivas	57
3.2.1 Pago de tasas y contribuciones a la SPTMF	57
3.2.2 Pago de regalías SENA	66
3.3 Presentación de resultados y discusión	70
<i>CONCLUSIONES</i>	73
<i>RECOMENDACIONES</i>	75
<i>REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS</i>	77
<i>ANEXOS</i>	77

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. DATOS RELEVANTES DEL SECTOR PORTUARIO PERIODO 2017	17
TABLA 2. RANKING DE PUERTOS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE PERIODO 2017....	17
TABLA 3. LIQUIDACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN A LA SPTMF SEGÚN RESOLUCIÓN NO. 497/95	20
TABLA 4. TIPOS DE INVERSIONES REALIZADAS POR PUERTOS PRIVADOS	33
TABLA 5. TIPOS DE IMPUESTOS.....	37
TABLA 6. TIPOS DE TASAS	38
TABLA 7. SERVICIOS ADUANEROS DE DEPÓSITO TEMPORAL – MARÍTIMO	39
TABLA 8. CLASIFICACIÓN DE LOS ÍNDICES O RATIOS FINANCIEROS.....	41
TABLA 9. RESUMEN DE CARGA GESTIONADA EN TMS Y TEUS DE LOS PRINCIPALES PUERTOS PRIVADOS DE GUAYAQUIL.....	52
TABLA 10. RESUMEN DE CIFRAS DE LOS PUERTOS PRIVADOS DE GUAYAQUIL.....	53
TABLA 11. RESUMEN DE CIFRAS DE LOS PUERTOS ESPECIALIZADOS EN ATENCIÓN DE CARGA CONTENERIZADA	54
TABLA 12. RESUMEN DE CIFRAS DE LOS PUERTOS ESPECIALIZADOS EN ATENCIÓN DE CARGA AL GRANEL.....	55
TABLA 13. RANKING DE PAGO POR TASAS Y CONTRIBUCIONES A LA SPTMF	56
TABLA 14. PUERTOS PRIVADOS DE GUAYAQUIL EN CIFRAS 2012 – 2017 (CON INCREMENTO DE TASAS PARA PAGO A LA SPTMF)	58
TABLA 15. PUERTOS PRIVADOS DE GUAYAQUIL EN CIFRAS 2012 – 2017 (SIN INCREMENTO DE TASAS PARA PAGO A LA SPTMF)	59
TABLA 16. COMPARATIVO DE PAGOS POR TASAS Y CONTRIBUCIONES A LA SPTMF (CON INCREMENTO Y SIN INCREMENTO DE TARIFAS PARA BASE DE CÁLCULO).....	60
TABLA 17. PUERTOS PRIVADOS DE GUAYAQUIL ESPECIALIZADOS EN CARGA CONTENERIZADA EN CIFRAS 2012-2017 (CON INCREMENTO DE TASAS PARA PAGO A LA SPTMF)	61
TABLA 18. PUERTOS PRIVADOS DE GUAYAQUIL ESPECIALIZADOS EN CARGA CONTENERIZADA EN CIFRAS 2012-2017 (SIN INCREMENTO DE TASAS PARA PAGO A LA SPTMF).....	62
TABLA 19. COMPARATIVO DE PAGOS POR TASAS Y CONTRIBUCIONES A LA SPTMF – SEGMENTO DE PUERTOS ESPECIALIZADOS EN CARGA CONTENERIZADA (CON INCREMENTO Y SIN INCREMENTO DE TARIFAS PARA BASE DE CÁLCULO)	62
TABLA 20. PUERTOS PRIVADOS DE GUAYAQUIL ESPECIALIZADOS EN CARGA AL GRANEL EN CIFRAS 2012-2017 (CON INCREMENTO DE TASAS PARA PAGO A LA SPTMF).63	
TABLA 21. PUERTOS PRIVADOS DE GUAYAQUIL ESPECIALIZADOS EN CARGA AL GRANEL EN CIFRAS 2012-2017 (SIN INCREMENTO DE TASAS PARA PAGO A LA SPTMF) ..64	
TABLA 22. COMPARATIVO DE PAGOS POR TASAS Y CONTRIBUCIONES A LA SPTMF – SEGMENTO DE PUERTOS ESPECIALIZADOS EN CARGA AL GRANEL (CON INCREMENTO Y SIN INCREMENTO DE TARIFAS PARA BASE DE CÁLCULO)	65
TABLA 23. MONTOS PAGADOS POR REGALÍAS A LA SENAE. CASO PUERTO PRIVADO ESPECIALIZADO EN CARGA CONTENERIZADA. (CON INCREMENTO DE 26 NUEVOS SERVICIOS PARA BASE DE CÁLCULO)	67
TABLA 24. PRINCIPALES INDICADORES SOBRE EL PAGO DE REGALÍAS A LA SENAE. CASO PUERTO PRIVADO ESPECIALIZADO EN CARGA CONTENERIZADA. (CON INCREMENTO DE 26 NUEVOS SERVICIOS PARA BASE DE CÁLCULO)	67

TABLA 25. <i>MONTOS PAGADOS POR REGALÍAS A LA SENA E. CASO PUERTO PRIVADO ESPECIALIZADO EN CARGA CONTENERIZADA. (SIN INCREMENTO DE 26 NUEVOS SERVICIOS PARA BASE DE CÁLCULO)</i>	68
TABLA 26. <i>PRINCIPALES INDICADORES SOBRE EL PAGO DE REGALÍAS A LA SENA E. CASO PUERTO PRIVADO ESPECIALIZADO EN CARGA CONTENERIZADA. (SIN INCREMENTO DE 26 NUEVOS SERVICIOS PARA BASE DE CÁLCULO)</i>	69
TABLA 27. <i>COMPARATIVO DE PAGOS POR REGALÍAS A LA SENA E – CASO PUERTO PRIVADO ESPECIALIZADO EN CARGA CONTENERIZADA. (CON INCREMENTO Y SIN INCREMENTO DE 26 NUEVOS SERVICIOS PARA BASE DE CÁLCULO)</i>	70
TABLA 28. <i>PORCENTAJE INCREMENTAL PARA EL CÁLCULO DE LA LIQUIDACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN A LA SPTMF SEGÚN RESOLUCIÓN No. 497/95</i>	71

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>FIGURA 1.</i> FLUJO PORTUARIO DEL ECUADOR PERIODO 2012 – 2017.....	29
<i>FIGURA 2.</i> SISTEMA PORTUARIO ECUATORIANO (SITUACIÓN ACTUAL).....	30
<i>FIGURA 3.</i> BASE LEGAL O REGLAMENTARIA	32
<i>FIGURA 4.</i> MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	47
<i>FIGURA 5.</i> NUMERO DE NAVES ARRIBADAS EN EL SISTEMA PORTUARIO DE GUAYAQUIL	50
<i>FIGURA 6.</i> EXPORTACIONES DEL SISTEMA PORTUARIO DE GUAYAQUIL (EXPRESADO EN MILLONES DE TONELADAS MÉTRICAS – TM)	51
<i>FIGURA 7.</i> EXPORTACIONES DEL SISTEMA PORTUARIO DE GUAYAQUIL (EXPRESADO EN MILLONES DE TONELADAS MÉTRICAS – TM)	51
<i>FIGURA 8.</i> POSICIONAMIENTO EMPRESARIAL POR PAGOS DE TASAS Y CONTRIBUCIONES A LA SPTMF	57
<i>FIGURA 9.</i> DIFERENCIA INCREMENTAL EN PAGO POR TASAS Y CONTRIBUCIONES A LA SPTMF PUERTOS ESPECIALIZADOS EN CARGA CONTENERIZADA	60
<i>FIGURA 10.</i> COMPORTAMIENTO DEL PAGO DE TASAS A LA SPTMF POR TIPO DE CARGA	66

INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo es una actividad influyente en el comercio internacional hoy en día, el aporte a la economía mundial de países importadores y exportadores es crucial en su desarrollo.

Según la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo - UNCTAD, “El 80% del volumen del comercio mundial y más del 70% de su valor financiero transitan por mar y por los puertos del mundo entero”. (UNCTAD, 2015)

En el 2014 este medio de transporte movió más de “9.840 millones de toneladas a nivel mundial representando un valor monetario estimado de 380.000 millones de dólares, o lo que es lo mismo, el 5% del comercio mundial” (UNCTAD, 2015)

Existen factores que han impulsado un acelerado crecimiento de este sector, tales como: el aumento de la capacidad de carga de los buques con la finalidad de optimizar los costos gracias a las economías de escala como respuesta a la creciente demanda de productos a la que ha llevado a muchos países la conocida globalización.

Esto ha sido determinante para que el sector marítimo sea el de mayor crecimiento en las últimas dos décadas, el surgimiento de gigantes económicos en asiáticos como lo es China, que para el año 2013 logró superar a EE.UU. y se ubicó en el primer lugar del comercio mundial logrando en el comercio internacional generar más de 4 billones de dólares. (La Vanguardia, 2014)

En la actualidad la contenerización y el manejo general de la carga es una ventaja para los puertos que pueden manipular de manera fácil la mercadería, atendiendo así buques de mayor capacidad, optimizando el tiempo de sus operaciones e incrementando aparentemente su rentabilidad en función a la gran demanda que en la actualidad tienen este tipo de cargas a nivel mundial.

Los puertos en general juegan un papel trascendental como intercambiadores entre el transporte marítimo y terrestre, los puertos existen como efecto de la actividad marítima, convirtiéndose en “centros logísticos de transporte intermodal de primer orden, en los que se realizan muchas otras actividades de valor añadido”. (Rúa, 2006)

El común denominador en los países de Latinoamérica es fomentar la inversión privada y este sector no es la excepción. En el Ecuador existen 12 puertos privados, de los cuales 9 se encuentran operando de manera activa, la mayoría pertenecientes a multinacionales o empresas con capital local, que han desarrollado grandes infraestructuras para la atención de carga propia o tercera; sin embargo, a partir del año 2014, la normativa para la aplicación de tasas por muellaje y uso de infraestructura para puertos privados sufrió cambios significativos en las bases de cálculo y por otro lado para el año 2015 el pago de regalías a la SENA E de los depósitos temporales tuvo la inclusión de 26 nuevos servicios.

Este trabajo de investigación tiene como objetivo analizar las principales tasas, contribuciones y regalías impuestas por organismos de control como la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF); y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENA E), que rigen al sector portuario privado y como éstas han incidido en el desarrollo económico y la rentabilidad de los puertos privados de la ciudad de Guayaquil.

Para lograr este objetivo se realizará un análisis ex-ante y ex-post, utilizando como fuente los estados financieros de los 9 puertos privados activos de la ciudad de Guayaquil, así como la aplicación de cálculos para estimar los valores pagados por tasas y contribuciones a la SPTMF en función a la carga atendida, categorizándolos como puertos especializados en carga contenerizada y al granel; y mediante la aplicación de índices de rentabilidad se estudiará el comportamiento de las variables objeto de estudio, comparando los resultados obtenidos entre los períodos 2012 – 2014 versus el resultado que se obtuvo en la rentabilidad para los años 2015-2017, años donde ocurrieron los principales cambios respecto a estos impuestos específicos.

Por otro lado, para determinar el incremento de pago de regalías a la SENA E se tomará como caso de estudio a uno de los puertos especializados en carga contenerizada, que maneja información por tipo de servicio y sobre los cuales se pudieron identificar los 27 servicios sobre los que se pagan regalías de acuerdo a la normativa que rige desde el año 2015.

Adicional se contará con información acerca de las características generales de los grandes puertos privados que operan en Guayaquil, sus ventajas competitivas a nivel de infraestructura y servicios; así como un análisis general de la rentabilidad presentada a fin de determinar su nivel de impacto en la economía de este sector.

La estructura que presenta este trabajo de investigación tiene en primer lugar una revisión documental respecto al marco jurídico que aplica para el sector portuario privado únicamente y los principales cambios a la normativa, seguido de un análisis financiero bajo diversos escenarios, tanto para el pago de tasas y contribuciones a la SPTMF, como para las regalías a la SENAE, además de opiniones de representantes del sector portuario privado de Guayaquil; y las conclusiones y recomendaciones que se obtuvieron luego de la realización del análisis objeto de estudio.

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

1.1 Antecedentes de la investigación

El sistema portuario forma parte de la cadena de transporte de un país, por tanto, la demanda de servicios portuarios se da por la necesidad de transportar las mercaderías de un punto a otro, los puertos juegan un papel muy importante por los servicios que prestan tanto al buque y a la manipulación de la carga dentro de sus instalaciones.

Los ingresos de los puertos están constituidos principalmente por las tarifas que cobran a sus clientes por el uso de la infraestructura o por la prestación de servicios.

Según Gutiérrez en su estudio sobre “Régimen Tributario de las concesiones portuarias”, indica que dentro de los servicios típicos de los operadores portuarios se encuentran los siguientes: practicaaje, servicio de remolcador y lanchas, amarre, desamarre, estiba, desestiba, cargue y descargue, manejo terrestre o porteo de la carga, reconocimiento y clasificación, llenado y vaciado de contenedores, embalaje de la carga, pesaje y cubicaje, alquiler de equipos, almacenamiento, reparación de contenedores, etc. (Gutiérrez, 2018)

En países como España la regla general para la cuantificación de las tasas impuestas a los puertos, tiene en cuenta el principio de equivalencia el principio de cobertura de costes. Según el estudio publicado en el 2012 por Carmen Hidalgo sobre “Las tasas portuarias y la potestad tarifaria de las Autoridades Portuarias de los puertos de interés general”, la premisa es que se deben “cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de las funciones, las cargas fiscales, la depreciación de bienes e instalaciones, obligaciones financieras y un rendimiento razonable que permita hacer frente a la financiación de nuevas inversiones, es decir se debe velar por el principio de autofinanciación”. (Hidalgo, 2012)

Hablar del principio de autofinanciación; y, por lo tanto, de rentabilidad económica tiene pleno sentido cuando nos referimos a las tarifas o precios privados que perciben las Autoridades Portuarias por la prestación de determinados servicios, sin embargo, no ocurre lo mismo con los ingresos de

naturaleza tributaria, ya que se trata de tasas vinculadas a la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público o tasas por prestación de determinados servicios, como tasas por ocupación, al buque, a la mercancía, etc. Es decir, el principio de autosuficiencia no puede aplicarse exactamente igual a los diferentes tipos de ingresos que perciben los organismos gestores de estos servicios. (Hidalgo, 2012)

En Colombia las reformas al sector marítimo portuario han buscado principalmente que:

En el artículo “El pago por el uso de infraestructura”, del autor Ricardo J. Sánchez, se menciona que las empresas privadas participan libremente de la actividad portuaria, tomando concesiones de los antiguos terminales públicos, fomentando la competencia y las inversiones en el sector, pasando así el Estado a ocupar un rol relacionado con la planificación, la ejecución de las concesiones, el control del normal desarrollo de los negocios portuarios y del cumplimiento de contratos y con la institucionalidad regulatoria. La legislación colombiana diferenció los fines portuarios de los fines marítimos, diferenciándose ambas actividades en que en las primeras existe la figura de contraprestaciones portuarias y el uso y goce exclusivo y temporal de bienes de uso público en las zonas de bajamar o playas, mientras que en las segundas no existen contraprestaciones y la autorización se da únicamente por la administración estatal respectiva. (Sánchez, 2003)

Este mismo autor, hace un recuento de lo que sucede en el sector portuario en los diferentes países de la región. En Argentina, por ejemplo, las reformas al sector portuario han estado enfocadas a tercerizar los servicios portuarios:

Desde mercados monopólicos estatales con tercerización de servicios, hacia una industria portuaria creciente pro-mercado y competitiva, y normalizar jurídicamente a las terminales y puertos privados, en este país la mayoría de precios involucrados en la actividad portuaria, como la carga y descarga, se fijan previamente, y otros servicios por el movimiento de mercancías dentro del recinto portuario y el almacenaje se cobra a los usuarios, con máximos que no pueden superarse. Sin embargo, las tarifas en general han experimentado una marcada tendencia a la baja en los últimos años. (Sánchez, 2003)

En México, país extensamente marítimo y con importante actividad portuaria, de igual forma, se introdujeron reformas para la creación de una administración descentralizada en cada puerto, para promover la participación de la inversión privada. (Sánchez, 2003)

Esta forma de administración es de tipo Landlord, ya que el Estado mantiene la propiedad de los inmuebles y, en general, el recinto portuario, privatizado la mayoría de los servicios, los cuales deben prestarse a todos los usuarios sin exclusiones y de manera regular, en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio. (Sánchez, 2003)

Por lo general en cada uno de estos países es el fomento de la inversión privada en el sector portuario y el fortalecimiento del comercio marítimo de cada país que permita la libre y sana competencia. Aquí es importante recalcar que la libertad tarifaria se ve comprometida desde el momento en el que se introducen conceptos como valor de mercado o utilidad por el aprovechamiento de sectores que son de dominio estatal.

Es ahí donde los puertos privados tienen una relación directa con las tasas impositivas que los organismos de control del Estado fijan para sus operaciones, las mismas que pueden estar elaboradas en función a criterios parcializados que no necesariamente reflejan la libre competencia que el sector privado promueve en cualquier ámbito del comercio.

Según el estudio publicado en el año 2019, por la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, adscrita a la Función de Transparencia y Control Social, denominado “Estudio de Mercado, Puertos y tarifas portuarias”, se hace mención a que la política tarifaria aplicada a la actividad portuaria en el Ecuador, está dirigida a que los precios y tarifas por los Servicios Públicos Portuarios que se provean, sean justas y equitativas, en beneficio de los usuarios, las cuales deben ser registradas y aprobadas por la SPTMF; por tal razón recomienda elaborar un tarifario portuario estandarizado, equiparable y desagregado, de todos los servicios y sub-servicios, tanto para puertos concesionados como para TPHs; además de elaborar un proyecto reformativo a la normativa que rige el sector portuario, bajo fundamentos de excepcionalidad para la delegación de la provisión de servicios públicos a la iniciativa privada, esto con la finalidad de que

el crecimiento de este sector no perjudique a puertos concesionados por el Estado en cuanto a operaciones, ingresos y pagos de impuestos. (SCPM, 2019)

Por otro lado, es importante conocer que el sistema portuario ecuatoriano movilizó en 2017 un total de 48.973,089 TM de carga repartidas en 2.031,717 TEUs, además de en hidrocarburos como se puede observar en el siguiente cuadro obtenido de las estadísticas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP correspondientes a ese año:

Tabla 1. *Datos relevantes del sector portuario periodo 2017*

Tipo de Puertos	Total de carga TM	% Participación	No. Naves	TEUs movilizados
Puertos comerciales del Estado	11.683.077	24%	1.706	997.895
Terminales portuarias habilitadas	9.534.685	19%	982	1.003.822
Terminales petroleras	27.755.327	57%	744	No aplica
Total	48.973.089	100%	3.432	2.001.717

Elaborador por: La autora con información del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

En el cuadro anterior se observa que el gran porcentaje (57%) de la carga es movilizadado desde terminales petroleras. Esto debido al transporte de hidrocarburos, uno de los principales componentes del Producto interno bruto – PIB del país.

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 (48% por las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, APG y 52% por los terminales privados). “Eso lo convierte en el séptimo puerto más grande de América Latina y el Caribe¹, alcanzando la cifra de 2 millones de TEU’s movilizados durante 2017”. (García, 2018)

Tabla 2. *Ranking de puertos de América Latina y El Caribe periodo 2017*

Ranking	País	Nombre del Puerto y Zona Portuaria	2017 TEUs
1	Panamá	Colón (MIT, Evergreen y Panamá Port)	3,891,209
2	Brasil	Zona portuaria de Santos	3,578,192
3	Panamá	Panamá Pacifico	2,986,617
4	México	Manzanillo	2,830,370
5	Colombia	Bahía de Cartagena	2,678,005
6	Perú	El Callao	2,250,224

7	Ecuador	Guayaquil (APG y terminales privados)	2,001,717
8	Jamaica	Kingston	1,560,000
9	Argentina	Buenos Aires (Puerto Nuevo y Dock Sud)	1,468,960
10	Chile	San Antonio	1,296,890

Elaborador por: La autora con información de la (CEPAL, 2018)

Las regulaciones para el sector portuario en el Ecuador han sufrido muchos cambios en la última década, desde la unificación de dependencias y organismos de control, hasta las formas de cálculo de los valores a pagar por concepto de contribuciones y tasas.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 8 del 15 de enero del 2007, publicado en el Registro Oficial No. 18 del 8 de febrero del 2007, se creó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Mismo que cuenta, entre otras dependencias, con la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial reemplazando así el Art.2 de la Ley General de Puertos expedida en el año 1976; en el que se establecían como organismos de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria nacionales al 1) Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, 2) Dirección de la Marina Mercante y del Litoral. (Subsecretaria de puertos, transporte marítimo y fluvial, 2014)

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.

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, que va de la mano con ampliación y modernización de esta terminal marítima. (García, 2018)

Por otro lado, la Ley de Modernización del Estado faculta a las instituciones del Estado establecer el pago de tasas por los servicios de:

Control, inspecciones, autorizaciones, permisos, licencias u otros de simular naturaleza, a fin de recuperar los costos en los que incurrieren para este propósito, facultando así a la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial como la Autoridad Portuaria y Marítima Nacional y del Transporte Acuático, otorgándole competencias, atribuciones y funciones, derivadas de la aplicación de diversas leyes. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015)

La SENAE mediante resolución expedida el 12 de noviembre del 2015 estableció modificaciones para el pago de regalías de los depósitos temporales que incluyen principalmente la incorporación de 27 servicios enfocados al almacenamiento, aforo, control y vigilancia de las mercancías ingresadas bajo el amparo de este organismo; y en la que inicialmente se fijó una tasa del 2% para el año 2016 y luego fue ajustada al 2.92% para el año 2017. (Secretaria Nacional de Aduana del Ecuador, 2015)

1.2 Planteamiento del problema de investigación

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 (CEPAL, 2018)

El Índice de Desempeño Logístico (IDL) publicado por el Banco Mundial que mide la eficiencia de un país en términos de logística sitúa al Ecuador en el puesto 74^o (año 2016). 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. (García, 2018)

El sector portuario privado de Guayaquil compuesto por trece terminales portuarias habilitadas y nueve operando normalmente en la actualidad, es un sector que contribuye y promueve el desarrollo del comercio marítimo exterior ecuatoriano a través de la prestación de servicios portuarios eficientes, seguros y competitivos, los mismos que son manejados en su mayoría por grandes multinacionales y empresas locales que han apostado por la inversión y crecimiento del sector privado portuario en esta ciudad.

Esta industria ha tenido cambios en los últimos años por nuevas disposiciones y regulaciones fiscales que han promovido el incremento en tributos recaudados por los organismos de control asignados para este fin, como lo son la Subsecretaria Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA. E.

Las decisiones de inversión y expansión de estas empresas que en muchos de los casos obedecen a la rentabilidad que obtienen, pueden verse afectadas por el gasto en tasas, contribuciones y regalías que rigen en la actualidad.

Para septiembre del año 2014 se realizaron ajustes a los cálculos de tasas y contribuciones exigidas por la SPTMF a los puertos privados, en el que se incrementaron las tarifas fijadas como base para el cálculo del 5% de esta contribución, el efecto fue un aumento en promedio de aproximadamente 400% en cada tarifa, como se puede observar en la siguiente tabla y lo cual será objeto de análisis del presente trabajo de investigación.

Tabla 3. Liquidación de la contribución a la SPTMF según resolución No. 497/95

Concepto	Reformado por el Art. 11 del D.E. 1111, R.O. 358, 12-VI-2008		Reformado por el Art. 1 del MTOP-SPTM-2014-0167-R	
	Tarifa	Valor	Tarifa	Valor
Muellaje				
Mts de eslora o fracción x horas de permanencia o fracción x		\$0,15		\$1,27
Por uso de infraestructura portuario por uso de las cargas:				
Carga embarcada				
Carga general	Ton	\$1,27	Ton	\$5,00
Gráneles Sólidos	Ton	\$1,00	Ton	\$4,50
Gráneles Líquidos	Ton	\$0,72	Ton	\$4,00
Contenedores	TEU	\$16,00	TEU	\$80,00
Carga desembarcada				
Carga general	Ton	\$2,35	Ton	\$6,00
Gráneles Sólidos	Ton	\$1,14	Ton	\$5,50
Gráneles Líquidos	Ton	\$0,80	Ton	\$5,00
Contenedores	TEU	\$38,00	TEU	\$91,60
Valor de la contribución		5%		5%

Fuente: La autora con información de (Subsecretaria de puertos, transporte marítimo y fluvial, 2014; Subsecretaria de Puertos y Transporte, 2008)

Por otro lado, la base para el cálculo de regalías a la SENA E incluía únicamente el 2% sobre el total facturado por los servicios de almacenaje que los terminales portuarios prestaban hasta el año 2015; sin embargo, para el 2016 se incorporaron 26 servicios adicionales al de almacenaje, aumentando así significativamente la base para el cálculo de este impuesto.

Por todo lo expuesto, es necesario estudiar esta problemática para determinar el impacto que el incremento de estos tributos ha significado en la rentabilidad del sector portuario privado de Guayaquil.

1.2.1 Formulación del problema de investigación

¿Cuál ha sido el impacto en el desarrollo económico de los puertos privados de la ciudad de Guayaquil, como efecto del incremento de los tributos por las operaciones y servicios que estos prestan a sus clientes?

1.2.2 Sistematización del problema de investigación

A fin de sistematizar el problema objeto de esta investigación, es necesario plantear otras preguntas que ayuden a resolver la interrogante principal:

- ¿Cuáles son las tasas, contribuciones y regalías que se aplican y se encuentran vigentes para el sector portuario en el Ecuador?
- ¿Se conocen valores estimados de las recaudaciones generadas por estas tasas y contribuciones para medir el nivel de la carga impositiva a este sector?
- ¿Cómo ha impactado el pago de estos tributos en el desenvolvimiento financiero de los puertos privados de Guayaquil?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo general

Analizar las tasas, contribuciones y regalías que rigen al sector portuario privado y como han afectado en el desarrollo de los puertos privados de Guayaquil, periodo 2012-2017.

1.3.2 Objetivos específicos

- Identificar las principales tasas, contribuciones, regalías y demás aspectos legales que rigen al sector portuario privado en el Ecuador.
- Determinar valores estimados que los puertos privados han tenido que asumir por concepto de estos tributos antes y después de aplicar la normativa vigente.
- Evaluar la incidencia de la rentabilidad de los puertos privados de Guayaquil en función de indicadores aplicados a los estados financieros del período 2012 - 2017.

1.4 Justificación de la investigación

El incremento de la carga impositiva para el “sector portuario privado”, es sin lugar a dudas un motivo de estudio, considerando que este sector de la economía ecuatoriana no ha sido muy analizado; y no existen estudios preliminares acerca del tema en nuestro país, referentes a los tributos que se aplican para los mismos. Es importante determinar cómo incide este tipo de medidas en el desenvolvimiento de los puertos privados de Guayaquil, conociendo que esta ciudad es de gran relevancia para el comercio marítimo del país.

Por lo general, los puertos privados no reciben infraestructura construida por el Estado dentro de sus instalaciones, en muchos de los casos no son negocios en marcha y tienen que asumir de su patrimonio los costos de equipamiento, entrenamiento del personal y otros necesarios para operar.

La investigación propuesta contribuirá a desarrollar un estudio sobre el impacto que las tasas y contribuciones tienen para los puertos privados de Guayaquil y como afectan positiva o negativamente en su rentabilidad, calidad de servicio, tarifas fijadas, inversión en infraestructura, etc.

1.5 Marco de referencia de la investigación

1.5.1 Terminología portuaria

A continuación se detallan los principales términos utilizados en la industria portuaria del Ecuador que constan como referencia en los boletines estadísticos

anuales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

Puerto: El conjunto de obras e instalaciones que se encuentran dentro del recinto portuario, sus accesos y su zona de influencia, constituyendo un conjunto de facilidades en la costa o ribera habilitado para su funcionamiento por la SPTMF, teniendo por objeto la recepción, abrigo, atención, operación y despacho de embarcaciones y artefactos navales, así como la recepción, operación, almacenaje, tratamiento, movilización y despacho de mercaderías nacionales y extranjeras que arriben a él por vía terrestre o marítima.

Recinto Portuario: Conjunto de espacios terrestres y acuáticos, cuya delimitación corresponde al SPTMF, en los que se enclavan las infraestructuras, instalaciones y facilidades del puerto. Incluirá, en todo caso, la línea exterior de los diques de abrigo y las zonas exteriores determinadas para las maniobras del acceso, atraque y virada, donde los diques de abrigo no existan o no fueren suficientes para las citadas maniobras.

Terminal: Unidad operativa portuaria dotada de una zona terrestre y marítima, infraestructuras, superestructuras, instalaciones, y equipos que, dentro o fuera de un puerto, tiene por objeto la atención de buques y mercaderías correspondientes a un tráfico predeterminado.

Autoridad Portuaria (AP): Entidad Portuaria de derecho público que, ejerce jurisdicción en un puerto comercial estatal y su zona correspondiente.

Terminal portuario habilitado (TPH): Instalación portuaria privada que mediante los mecanismos de concesión de playa y bahía los de autorización y habilitación de actividades portuarias a nivel nacional, por parte de la autoridad competente, desarrolla una línea de negocio o prestación de servicios portuarios, tanto públicos como privados.

TM: Toneladas Métricas

Eslora: Se refiere al largo de la nave

Carga: Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que para su transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en una nave.

TEU's: Término normalmente aplicado al espacio ocupado por un contenedor de 20 pies. Es la unidad básica para medir la capacidad de una nave porta-contenedores.

1.5.2 Análisis de las tasas portuarias a operadores o puertos portuarios en la región

Es necesario analizar comparativamente de las tasas portuarias que se hacen a los operadores de los puertos privados de Sudamérica. En este caso Argentina

es uno de los casos de mayor interés debido a que estos realizaron reformas emblemáticas a sus procesos:

Argentina que tuvo dos sucesos que marcaron las reformas portuarias en la década de los años 80, a los puertos privados y en la década de los años 90 a los nacionales, de donde cabe resaltar los procesos de manejo de las llamadas terminales privadas, los puertos terminales industriales privados y los grandes puertos públicos comerciales. (Sepulveda, 2000)

En este país, los precios involucrados a las diferentes actividades portuarias se fijan de manera privada entre las partes y en lo que se refiere al movimiento de mercancías, está por lo general se les cobra a los usuarios, pero siempre estableciendo un precio tope, que no se debe superar. Las tasas reguladas en el país gaucho son:

- Servicio de muelle
- Tasas a los buques
- Tasas a las cargas

En lo que se refieren a las concesiones, estas tienen una validez de 18 años y le representan al estado argentino ingresos cercanos a los 30 millones de dólares. Lo que disminuyó con las nuevas tarifas es el tiempo de estancia de los buques que paso de seis días como promedio a dos días y medio.

En lo referente a Chile a partir de 1980 los puertos privados empezaron a tener un mayor protagonismo, debido a que antes todo era controlado por los puertos estatales, dándole un mayor impulso a los puertos privados, en especial con los principales cambios que se dieron en la reforma chilena y estos son: (Carrillo, 2016)

- Límites a la integración horizontal
- Restricciones a la integración vertical

Hay que tener en cuenta que las empresas públicas deben contar con un plan maestro del puerto, donde se encuentren y un calendario referencial de las inversiones que van efectuar.

Por su parte las empresas privadas en este caso los puertos tienen entre sus funciones establecer las tarifas del servicio y por los bienes que exploten, además de coordinar los agentes que funcionen dentro del puerto.

En Chile, las tarifas de la infraestructura portuaria deben ser las que financien las diferentes actividades que se dan en el puerto, además de generar una buena utilidad sobre los activos de la empresa.

Igual que en Argentina, los servicios a la carga y a los buques tienen topes definidos que no pueden por ningún motivo ser sobrepasados y los mismos les son cobrados a los usuarios de los puertos.

En cambio, en Colombia al igual que en los países antes mencionados hubo cambios en las reformas de los puertos, pero en el conocido país cafetalero, los cambios se dieron a partir del año de 1991, tratando de poner a los puertos del vecino país a la altura de las nuevas exigencias del mundo moderno.

Estas nuevas reformas facultaron a las empresas y puertos privados, participen sin ningún tipo de distinción y en las mismas condiciones que los puertos estatales en las diversas actividades portuarias de Colombia.

Los puertos de la Costa Caribe se han convertido en facilitadores del comercio exterior y aliado estratégico para todos los actores involucrados en la cadena logística, léase exportadores, importadores y Gobierno Nacional. Uno de los indicadores que mejor refleja su transformación en las dos últimas décadas es la gran movilización de recursos de inversión por parte de los puertos concesionados, buscando modernizar la actividad. (Caicedo, 2014)

Cuando las actividades son efectuadas por puertos privados estos deberán dejarle un 20% de las regalías a los departamentos en los cuales están funcionando.

En lo que se refiere a las tarifas portuarias, estas son fijadas exclusivamente por los concesionarios, pero dentro de los límites que ha dejado predeterminado el ente regulador de los puertos.

Hay que resaltar que los puertos privados colombianos, también deben colaborar con el gobierno estatal en los planes de inversión futuro, para mejorar los servicios que brindan y la infraestructura de los puertos.

A diferencia de Argentina y Chile en Colombia la actividad portuaria se incrementó con los cambios implementados por el gobierno para incentivar a los puertos privados, que cabe resaltar todos deben tener un capital mayoritariamente colombiano.

De todos los países antes mencionados ninguno se compara en infraestructura y cantidad de puertos marítimos como México, que cuenta con 108 puertos repartidos por igual en las dos costas mexicanas como son la costa del Pacífico y el Golfo de México.

Las reformas a las leyes portuarias mexicanas, no se dieron hasta 1993, donde Pumex, es decir puertos mexicanos, dejó de ser el único operador de servicios portuarios y se creó una ley descentralizada que permitió construir y explotar infraestructura portuaria. (Zanella, L, 2018)

Esto además fomentó la entrada de nuevas empresas en la operación de las terminales de tipo portuaria y en la prestación de servicios con el fin de brindar servicios de calidad a los usuarios. También, se aplicaron cambios para evitar la competencia desleal o los monopolios y la simplificación de la regularización portuaria.

Igual que en Chile, en México el estado concede los servicios portuarios a los puertos privados, entre los que constan administración de terrenos, muelles, señalización marítima etc.

A diferencia de los países antes mencionados en México, las tarifas han sido liberadas, salvo en el caso donde no exista suficiente competencia, esto con el fin de evitar al máximo los monopolios, cabe recalcar que el usuario tiene la libertad de acudir al puerto que mejor le parezca. (Sepulveda, 2000)

El sistema de precios que se maneja en México es el Price cup, pero con una revisión cada cinco meses, este sistema se utiliza con el fin de evitar los subsidios cruzados y compensar este rubro con ingresos más altos.

Hay que tener en cuenta que las cuotas de atracado en el muelle son fijadas de manera libre, aunque deben ser registradas en la Dirección General de puertos de la secretaria con anticipación antes de su cobro.

En este país, se reconocen cuatro tipos de ingresos como son puerto fijo, variable, atraque, muellaje y desembarque.

México mejoro notablemente sus ingresos al igual que Colombia con la aplicación de las nuevas reformas, aunque su sistema de aplicación no es el mismo, mientras que Colombia facilito las concesiones portuarias y disminuyo los requisitos para el ingreso al sistema portuario, México en cambio libero los precios de las tarifas de los servicios portuarios, con la condición de no pagar subsidios cruzados.

En Chile los cambios en la administración fueron muy buenos, mas no los ingresos que se mantuvieron prácticamente invariables. El caso de Argentina es distinto, donde el aumento de las tarifas a pesar de estar regularizadas por el gobierno, estableciendo límites máximos a los cobros, vio disminuidos drásticamente sus ingresos por prestación de servicios portuarios. (Santander, 2005)

En Argentina los días de estancia de los buques, disminuyeron a más de la mitad, reduciendo drásticamente los ingresos portuarios en dicho país.

Hay que resaltar que el país, que mejores resultados ha tenido con las reformas portuarias es México a pesar de lo arriesgada de su propuesta, ya que quitar los subsidios era una maniobra muy arriesgada que pudo a ver ocasionado un efecto contrario al que finalmente se dio.

A pesar de que Argentina y Chile aplicaron la misma propuesta los resultados fueron visiblemente superiores en Chile, esto se dio porque en Chile las reformas se dieron posterior a las de Argentina y a pesar de aplicar el mismo modelo de cobro, los chilenos.

1.5.3 Estructura y características del sistema portuario ecuatoriano

Según lo expuesto por (García, 2018) "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 volúmenes considerables de hidrocarburos, es un país marítimo por excelencia".

El sector portuario en Ecuador está estructurado por los siguientes tres organismos, según (García, 2018):

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.

Por otro lado, a través de la revisión documental se ha podido identificar los siguientes actores que participan en la industria portuaria del Ecuador:

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. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2018)

Cámara marítima del Ecuador (CAMA E): 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. (Cámara marítima del Ecuador - CAMA E, 2018)

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. (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018)

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. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2018)

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. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2018)

En el caso del Ecuador, el 73% del tráfico de contenedores durante los últimos años fue movilizado sólo por cuatro grandes líneas navieras, como se observa en la figura 1, siendo las principales líneas navieras Maersk del Ecuador con el 25%, Mediterranean Shipping Company 25% y CMA CGM Group con el 23%.

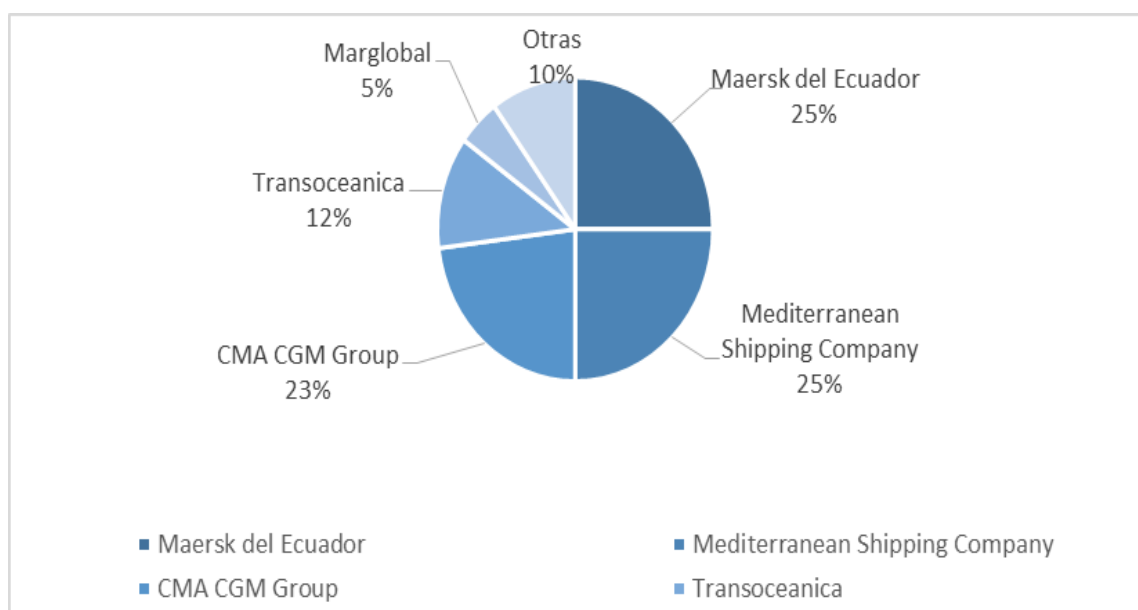


Figura 1. Flujo portuario del Ecuador periodo 2012 – 2017

Fuente: La autora con información (García, 2018)

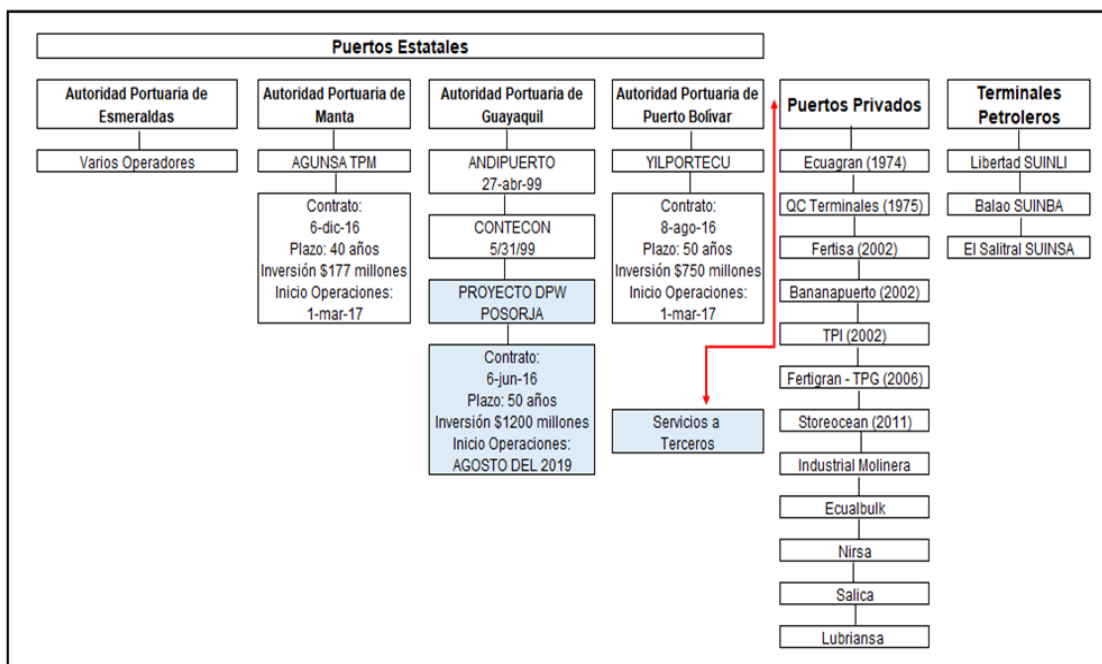


Figura 2. Sistema portuario ecuatoriano (situación actual)

Fuente: (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018)

De acuerdo a estudios realizados por la Asociación de Terminales Portuarios Privados – ASOTEP la situación actual del sistema portuario ecuatoriano está identificado por cuatro Autoridades Portuarias en las ciudades de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar, alrededor de doce puertos privados y tres terminales petroleros, como se puede observar en el siguiente gráfico, donde se evidencia además, la futura incorporación de un nuevo puerto concesionado por la Autoridad Portuaria de Guayaquil a DPW en Posorja. (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018)

1.5.4 Los puertos privados en Guayaquil

1.5.4.1 Antecedentes y aspectos generales de la operación portuaria

De acuerdo con (APG, 2018). “Guayaquil, desde la época de la Colonia, fue uno de los puertos marítimos y fluviales más importantes de América del Sur por su privilegiada ubicación geográfica, su comercio y sus astilleros”.

Inicialmente el puerto de Guayaquil se estableció en la orilla del río Guayas a la altura del barrio de Las Peñas, con muelles que permitían el arribo de naves, el embarque y desembarque de mercaderías en el Malecón, donde también había bodegas y oficinas de la Aduana, la cual se encargaba del cobro de los aranceles, administración y operación del puerto. El fenómeno de la

sedimentación que año a año ha ido afectando al Puerto hizo evidente que el río Guayas ya no era una vía navegable para los barcos de aquella época; por lo que las embarcaciones que llegaban a Guayaquil, arribaban a Puná y allí realizaban sus maniobras de embarque y desembarque de mercaderías y las remolcaban en barcazas hasta los muelles de la Aduana en el Malecón, cerca del barrio Las Peñas. Este doble manipuleo de la carga en Puná y Guayaquil encarecía el flete, por lo que resultó inviable. En 1958 se ponía el ejecútese al Decreto Ley Emergencia que permitió el nacimiento de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y estableció el marco legal para la construcción del Puerto Marítimo.

Este instrumento jurídico señaló que Guayaquil carecía de facilidades y edificaciones portuarias adecuadas para atender al comercio marítimo, por lo que era indispensable la creación de un nuevo puerto cercano a la urbe por lo que se creó con carácter de urgente, la Autoridad Portuaria de Guayaquil con el objetivo de lograr el planeamiento y financiación para el desarrollo de las operaciones y servicios portuarios en la ciudad.

Por otro lado, los puertos privados operaban con contratos, bajo el modelo de permisionamiento y eran renovados cada 6 meses o 1 año, por tratarse de contratos a corto plazo, los operadores privados no podían realizar inversiones de mayor valor en tecnología, equipos y maquinarias e infraestructura, por la falta de seguridad jurídica, para la recuperación de las inversiones en el corto, mediano y largo plazo. (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018).

En la actualidad para la construcción y operación de este tipo de terminales portuarios se deben cumplir con condiciones y algunos aspectos reglamentarios como los que se refiere en recientes estudios realizados por la ASOTEP. (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018)

Tipos y cantidades de la carga que van a movilizar, naves que van a recibir, frecuencia de atraque, modalidades para la carga y descarga, condiciones de almacenaje, descripción de los servicios a ser prestados, tiempo de servicio operativo; así como las memorias, planos y especificaciones técnicas respectivas; la organización administrativa y operacional y demás aspectos de seguridad física e industrial inherentes a la operación.

Este sector además cumple con lo indicado en el art. 8 LITERAL b) DE LA LEY GENERAL DE PUERTOS, sobre la contribución del 5% a la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial - SPTMF, la cual es liquidada, de acuerdo al tarifario de la Resolución Digmer No. 497/95, y sus respectivas modificaciones.

1.5.4.2 Base legal portuaria

El siguiente cuadro resume de manera general las bases legales establecidas para este sector y las principales observaciones, donde se enlistan los organismos competentes para el control a este sector.

Base Legal	Descripción	Observación
Código Policía Marítima	1. Reglamento al Código de Policía Marítima (De Trámites en la Digmer, posteriormente Reglamento de la Actividad Marítima). 2. Concesión de Playas y Bahías	Regulador hasta el 2008/2013: Ministerio de Defensa, Consejo de la Marina Mercante y Puertos y Dirección General de la Marina Mercante y Puertos
Ley General de Puertos	1. Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos 2. Dirección General de la Marina Mercante y Puertos	Regulador hasta el 2007: DIGMER Hoy: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial
Ley de Aduanas	1. Código Orgánico de Inversiones, Libro V de la Competitividad Sistémica y de la Facilitación Aduanera y su Reglamento. 2. Consideraciones Generales para el pago de las Regalías por parte de los Depósitos Temporales	Regulador hasta el 2010: Corporación Nacional Aduanera. – CAE. Hoy: Servicio Nacional de Aduanas – SENA
Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional Código Orgánico del Ambiente Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador Normas y Condiciones de Servicios de las Terminales Portuarias Habilitadas	1. Reglamento General de la Actividad Portuaria. 2. Permiso para instalación de Puertos Privados Comerciales. 3. Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias – PBIP. 4. Normativa Regulatoria de la Actividad Portuaria realizada por los Terminales Privados Autorizados por el Estado Ecuatoriano. 5. Ordenanza que norma la instalación externa obligatoria de equipos e infraestructura de seguridad en instituciones públicas y privadas del Cantón Guayaquil.	
Reglamentos y Resoluciones Varias		

Figura 3. Base legal o reglamentaria

Elaborado por: La Autora con información de la (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018)

1.5.4.3 Características generales

La operación de los puertos privados de Guayaquil, es controlada por los siguientes organismos:

- La **Autoridad Portuaria de Guayaquil APG**, quien controla el tráfico naviero y el dragado de canales de acceso y navegación. (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018)
- La **Subsecretaría de puertos y transporte marítimo fluvial, SPTMF** quien tiene entre sus competencias principales: las normativas de control para el pago de contribuciones, para el control y auditorías del código PBIP, para el reglamento de tarifario y tarifas, para asignación de muelles y registro de los buques que operarán en terminales privados. (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018)

Los puertos privados no reciben del Estado terrenos, muelles ni instalaciones para su operación; es decir deben realizar las inversiones de infraestructura y equipos portuarios con capitales y financiamiento propio.

Por otro lado, tampoco reciben un negocio en marcha que les garantice un nicho de mercado específico, deben ganar sus propios clientes y tienen que asumir de su patrimonio los costos de equipamiento, entrenamiento de personal y otros. Los terminales privados invierten en los principales rubros descritos en la siguiente tabla.

Tabla 4. *Tipos de inversiones realizadas por puertos privados*

No.	Descripción
1	Compra de terrenos
2	Construcción de los muelles y las obras de infraestructura ribereñas
3	Construcción de la infraestructura portuaria en tierra firme: patios de contenedores, bodegas, calles, infraestructura complementaria
4	Instalaciones
5	Ayudas a la navegación
6	Dragado zonas adyacentes y frentes de atraque
7	Sistemas de seguridad y comunicación
8	CCTV
9	Certificaciones y sistemas de calidad
10	Tecnología
11	Equipos y Maquinaria, de muelle y de patios y bodega
12	Capacitación/entrenamiento RR.HH.

Elaborado por: La Autora con información de la (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018)

1.5.4.4 Puertos que conforman el sector portuario privado en Guayaquil

Actualmente son un total de nueve puertos privados los que operan de manera normal en Guayaquil, a continuación, se enlistan estos puertos y se detallan brevemente las características de infraestructura e instalaciones que poseen.

Terminal Portuario Ecuatoriana de Granos S.A. – ECUAGRAN

Este puerto pertenece al grupo Delcorp S.A., inició sus operaciones en 1974, es un puerto especializado en carga al granel, posee bodegas con capacidad de 8000 TM, posee un solo atracadero y un muelle de 126 metros, se especializan en atender carga como cereales, atún congelado y fertilizantes. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017).

QC Terminales Ecuador (ex-terminal portuario Vopak Ecuador S.A.)

Inició operaciones en 1976 bajo el nombre SIPRESSA y desde finales del 2013 pasó a llamarse QC Terminales Ecuador S.A. QCTE. En el año 2003 el Grupo Royal Vopak adquirió el 50% de las acciones y desde enero de 2014, la empresa QC Terminales SAC adquirió la participación del Grupo Royal Vopak. Este puerto es especializado en atender carga líquida al granel, entre otros: productos químicos, petroquímicos, combustibles y aceites minerales, vegetales y animales. Carga Seca al granel como fertilizantes, minerales y granos. Sus bodegas tienen capacidad de 20,000 TM de sólidos al granel. Posee un solo atracadero y un muelle de 175 metros (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

Terminal Portuario Fertisa, Fertilizantes, Terminales I Servicios S.A.

Inició sus operaciones en el año 2000, atiende carga general, contenedores, gráneles sólidos (fertilizantes, yeso, chatarra, clinker), gráneles líquidos (aceite agrícola). Descarga/carga de vehículos; carga siderúrgica (acero, bobinas, palanquilla). Su capacidad de almacenamiento es 50 TM de graneles sólidos y 5000 TEUs. Tienen 2 atracaderos y cuenta con un muelle de 300 m de longitud. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

Bananapuerto – Naportec S.A.

Este puerto pertenece al grupo Dole y su operador portuario es Naportec S.A., inició sus operaciones en el año 2002; cuenta con 2 atracaderos y su muelle tiene una longitud de 320m. Esta especializado en manejar carga contenerizada convencional y refrigerada, carga general, bobinas, carga peligrosa bajo el Código IMDG, vehículos y hierro en distintas formas. Su capacidad de almacenamiento es de 8000 TEUs. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

Terminal Portuario Internacional Puerto Hondo S.A. – TPI

Inició sus operaciones en el año 2005, está especializado en gráneles sólidos (sal, yeso, clinker, carbón). Posee 2 atracaderos y tienen una capacidad de almacenamiento de hasta 80,000 TM en sus patios. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

Terminal Portuario De Guayaquil – TPG

Con su operador portuario INARPI, este puerto privado es uno de los más grandes de Guayaquil, inició sus operaciones en el año 2006, bajo el nombre de Fertigran S.A., posee un atracadero y 2 muelles con eslora de 295 m, ha realizado inversiones significativas en los últimos años tanto en infraestructura como en equipo portuario de grúas móviles y gantry para sus operaciones absorbiendo en el 2017 a Trinipuerto. Tienen una capacidad de almacenaje anual de 275 mil contenedores. Están especializados en carga contenerizada principalmente. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

Industrial Molinera

Este puerto opera junto a Astinave a las orillas del Rio Guayas, tiene un muelle de 89.5 m y recibe buques graneleros de 200m de eslora, tiene una profundidad de muelle de 14m. (Cámara marítima del Ecuador - CAMAE, 2018)

Ecuabulk

Este puerto se caracteriza por manejar carga al granel y general de cereales y fertilizantes, tiene una capacidad en sus bodegas de 80,000 TM, un atracadero y un muelle de 200m de eslora. (Cámara marítima del Ecuador - CAMAE, 2018)

Negocios Industriales Real Nirsa S.A.

Destinado este puerto exclusivamente para las operaciones de exportación atuneras, hoy en día cuenta con dos muelles propios para la descarga del atún, pudiendo descargar dos barcos al mismo tiempo. Cuenta con una capacidad actual de cámaras de frío para mantener 11,000 TM de atún a menos 20 grados. NIRSA trabaja una media de 250 TM diarias y se estima llegará 300TM en corto plazo. (Cámara marítima del Ecuador - CAMAE, 2018)

1.5.5 Los tributos en el Ecuador, conceptos y clasificación

Los tributos son medios económicos de los que se sirve el Estado y algunas instituciones para poder solventar sus obligaciones. Su estimación anual consta del presupuesto institucional y constituyen prestaciones en dinero; son exigidos en virtud de la potestad del Estado; se establecen en base de la capacidad contributiva, se crean por Ley; y, sirven para cubrir los gastos que demandan los fines institucionales. (Quintero, 2015)

“Los tributos se clasifican en tres grandes grupos que son: los impuestos, las tasas y las contribuciones especiales, cada uno de estos con particularidades que les distinguen y particularizan en sus efectos”. (Quintero, 2015)

El Art. 300 de la Constitución de la República del Ecuador indica que: “el régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos.” (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

Por otro lado, el Art. 6 del Código Tributario del Estado Ecuatoriano manifiesta que:

“Los tributos, además de ser medios para recaudar ingresos públicos, servirán como instrumento de política económica general, estimulando la inversión, la reinversión, el ahorro y su destino hacia los fines productivos y de desarrollo nacional; atenderán a las exigencias de estabilidad y progreso sociales y procurarán una mejor distribución de la renta nacional”. (Asamblea Nacional, 2014)

Para la mayoría de los estudios del Derecho Tributario, el tributo se puede clasificar en impuestos, tasas y contribuciones especiales:

Impuestos: Es aquella prestación en dinero realizada por los contribuyentes que por ley están obligados al pago, cuya prestación es exigida por un ente recaudador, que casi siempre es el Estado. Además, al realizar el pago del impuesto, el contribuyente lo hace por imperio de la ley, sin que ello proporcione

una contraprestación directa por el Estado y exigible por parte del contribuyente. (Blacio, 2018)

Por tanto, podemos entender que, los impuestos son tributos exigidos en correspondencia de una prestación que se concreta de manera individual por parte de la administración pública y cuyo objeto de gravamen está constituido por negocios, actos o hechos que sitúan de manifiesto la capacidad contributiva del sujeto pasivo, como consecuencia de la posesión de un patrimonio, la circulación de bienes o la adquisición de rentas o ingresos (Ambito Jurídico, 2010). Existen impuestos *nacionales y municipales*, a continuación, se detallan algunos de ellos.

Tabla 5. *Tipos de impuestos*

Nacionales	Municipales
Impuesto a la Renta	Impuesto sobre la propiedad urbana
Impuesto al Valor Agregado	Impuesto sobre la propiedad rural
Impuesto a Consumos Especiales	Impuesto de alcabala
Impuesto a la herencia, legados y donaciones	Impuesto sobre los vehículos
Impuesto General de Exportación	Impuesto de registro e inscripción
Impuesto General de Importación	Impuesto a los espectáculos públicos

Elaborado por: La Autora con información de (Blacio, 2018)

Tasas: Es también una prestación en dinero que debe pagar el contribuyente, pero únicamente cuando recibe la realización de un servicio efectivamente prestado por el ente recaudador, ya sea en su persona o en sus bienes. (Blacio, 2018)

Las tasas son contribuciones económicas que hacen los usuarios de un servicio prestado por el estado. La tasa no es un impuesto, sino el pago que una persona realiza por la utilización de un servicio, por tanto, si el servicio no es utilizado, no existe la obligación de pagar. Es común confundir tasa con impuesto, se debe diferenciar que el pago por impuesto es obligatorio para todos los contribuyentes, mientras que la tasa la pagan solo aquellas personas que hagan uso de un servicio, por tanto, no es obligatorio.

Por tanto, se puede concluir que la tasa, se impone cuando el Estado actúa como ente Público y satisface una necesidad colectiva que se concreta en prestaciones

individualizadas que se otorgan a sujetos determinados. De igual forma se distinguen dos tipos de tasas que son recaudadas en nuestro país.

Tabla 6. *Tipos de tasas*

Nacionales	Municipales
Tasas por servicios administrativos	Tasas de agua potable
Tasas por servicios portuarios y aduaneros	Tasas de luz y fuerza eléctrica
Tasas por servicios de correos	Tasas de recolección de basura y aseo público
Tasas por servicios de embarque y desembarque	Tasas de habilitación y control de establecimientos comerciales e industriales.
	Tasas de alcantarillado y canalización
	Tasas por servicios administrativos

Elaborado por: La Autora con información de (Blacio, 2018)

Contribuciones Especiales: Son aquellas sumas de dinero que el Estado o ente recaudador, exige en razón de la ejecución de una obra pública, cuya realización o construcción debe proporcionar un beneficio económico en el patrimonio del contribuyente. (Blacio, 2018)

“Las contribuciones especiales son tributos cuya obligación tiene como fin imponible el beneficio que los particulares obtienen como consecuencia de la realización de una obra pública”. (Blacio, 2018)

Adicional a esta clasificación de tributos, se debe introducir el concepto de Regalías, para esto se hará referencia al artículo 134 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 351 de fecha 29 de diciembre de 2010, el cual contempla la atribución del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador - SENAE de autorizar el funcionamiento de las bodegas para el depósito temporal de mercancías, conforme las necesidades del comercio exterior.

Además el artículo 210 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones indica que para el ejercicio de la potestad aduanera, la SENAE tendrá bajo su control los servicios de almacenamiento, aforo, control y vigilancia de las mercancías ingresadas al amparo de ella. (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2010)

Por otro lado el artículo 53 del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 452 de fecha 19 de mayo de 2011, señala que el depósito temporal es un servicio aduanero destinado para aquellas mercancías que no puedan ser cargadas o descargadas directamente hacia o desde el medio de transporte, o cuyo retiro o levante de acuerdo a la modalidad de despacho, requieran otras operaciones aduaneras; indicando además que el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador regula estos procedimientos para el otorgamiento de la autorización, las tarifas y regalías. (Secretaría Nacional de Aduana del Ecuador, 2015)

Con estos antecedentes, siendo la SENA E el único organismo facultado por la Ley para establecer los requisitos de la prestación de servicios por Depósito Temporal y al existir en el sistema portuario ecuatoriano, terminales portuarias privadas y concesionadas para este fin; este organismo dispuso mediante la resolución Nro. SENA E-DGN-2015-0941-RE, en el año 2015 el cobro del 2.92% de regalías sobre el siguiente listado de 27 servicios que prestan los terminales portuarios a sus clientes por la manipulación de la carga dentro de sus instalaciones.

Tabla 7. *Servicios aduaneros de depósito temporal – marítimo*

Servicios aduaneros de Depósito Temporal - Marítimo		
No	Servicio	Descripción del Servicio
1	Almacenamiento de mercancías	Custodio o permanencia de la mercancía o unidades de carga en instalaciones denominadas depósito temporal.
2	Alquiler de equipos y maquinarias	Servicio por el arriendo de equipos y maquinarias, tales como montacargas, máquina portacontenedor, equipos especiales, y demás necesarios para el movimiento de mercancías y unidades de carga.
3	Carga asignada como despacho anticipado	Servicio de espacio físico para el posicionamiento de carga considerada como despacho anticipado.
4	Clasificación de mercancía	Servicio para la segregación, clasificación y marcaje de bultos al momento de efectuar la descarga, carga o almacenamiento.
5	Colocación de topes para vehículo	Servicio de colocación de topes para vehículo, para que no sufran ralladuras.
6	Colocación y Retiro Cerrojos Electrónicos	Servicio de colocación/retiro del Cerrojo Electrónico en un contenedor.

7	Conexión y desconexión de batería para vehículo	Servicio de suministro para la conexión y desconexión de batería para vehículo.
8	Conexión de energía para mercancía	Servicio de recepción, conexión y monitoreo de la mercancía.
9	Consolidación y desconsolidación de Contenedores	Servicio que agrupa la carga por cliente (consolidación) o desagregar la carga por cliente (desconsolidación), incluye la apertura.
10	Contenedor Refrigerado de apoyo	Consiste en posicionar un contenedor refrigerado de apoyo para la operación en una apertura de otro contenedor refrigerado.
11	Despaletizaje	Servicio de desarmado de pallets (fraccionamiento) pasando de una unidad de carga mayor a otra menor.
12	Enscado y estiba de productos al granel	Servicio de cuadrilla para ensacar o estibar los productos al granel.
13	Manipuleo o movimiento en terminal	Servicio de manipulación o movimiento de las mercancías o unidades de carga (handling), dentro de las instalaciones del depósito temporal, incluye también todos los recursos necesarios para llevar a cabo esta operación.
14	Inventario de vehículos	Servicio por la realización de un inventario detallado y específico de las condiciones físicas del vehículo a solicitud expresa del cliente. Para la prestación de este servicio, el cliente deberá solicitar dicha operación en los horarios 08:00 hrs. a 16:00 hrs. en días hábiles. De este servicio se emitirá un documento oficial que constará de dos copias; 1ra. Copia para el interesado y 2da. Copia para el Concesionario.
15	Provisión de recursos para manipular mercancías o unidades de carga durante su almacenamiento	Es la provisión de todos los recursos necesarios para realizar operaciones, tales como medición de bultos, mezcla de productos y los relacionados con la manipulación de mercancía.
16	Monitoreo y contenedor refrigerado (exportación)	Servicio de monitoreo de un contenedor refrigerado de exportación, durante el almacenamiento temporal.
17	Operación de Aforo o Inspección	Consiste en brindar los servicios, insumos, herramientas y otros requeridos, que no consten en el presente documento, para la realización de las operaciones de aforo o inspecciones.
18	Paletizaje	Servicio por armado de pallets (grupo) pasando de una unidad de carga menor a otra mayor, puede incluir el ensuchaje.
19	Pesaje	Servicio de pesaje de las mercancías o unidades de carga.
20	Pre-enfriado de contenedores refrigerados	Servicio de recepción, conexión, pre enfriado y monitoreo de los contenedores reefer.

21	Provisión y colocación de sellos	Servicio de provisión y colocación de sellos en el contenedor.
22	Recargo por almacenaje de carga peligrosa	Valor que se recarga por concepto de almacenaje de mercancías o unidades de carga.
23	Recargos internos por despacho a destiempo	Valor por recargo a los despachos a destiempo, cuando no se cumple la programación de salida del depósito temporal.
24	Recepción y Despacho de mercancía	Servicio de traslado de la mercancía o unidad de carga hacia su lugar de almacenamiento.
25	Remonte de cajas	Servicio de movimiento de cajas de un lugar específico hacia una pila sea con pallets o no.
26	Secado de productos	Servicio de equipos especializados para el secado de productos.
27	Trinca de vehículos para asegurar la carga	Servicio de aseguramiento del vehículo para dar estabilidad al momento de su transportación.

Elaborado por: La Autora con información de la (Secretaría Nacional de Aduana del Ecuador, 2015)

1.5.6 Índices o ratios financieros

Las razones o indicadores constituyen uno de los métodos más conocidos para el análisis financiero, permiten tener una idea general y rápida de la situación económica de una empresa.

Se conoce con el nombre de RAZÓN al resultado de establecer la relación numérica entre dos cantidades. Estas dos cantidades son dos cuentas diferentes del balance general y/o del estado de pérdidas y ganancias. (Anaya, 2018)

Tabla 8. Clasificación de los índices o ratios financieros

Tipo	Concepto
Índices de liquidez	Miden la capacidad de la empresa para medir sus obligaciones a corto plazo
Índices de endeudamiento	Miden hasta qué punto la empresa ha sido financiada mediante deudas
Índices de rentabilidad	Miden la eficacia con que está utilizando sus recursos
Índices de productividad	Miden el nivel general de la eficiencia de la administración en términos de los rendimientos generados sobre las ventas y sobre la inversión

Elaborado por: La Autora con información de (Anaya, 2018)

1.5.6.1 Índices o ratios de rentabilidad

Los índices de rentabilidad permiten evaluar la utilidad que genera la empresa, respecto a las ventas, los activos o la inversión de los propietarios. Existen algunos índices de rentabilidad que se utilizan con frecuencia en base a estos criterios:

El **Margen de utilidad bruta**, mide el porcentaje de cada dólar de ventas que queda después de que la empresa pagó sus bienes. Cuanto más alto es el margen de utilidad bruta, mejor (es decir, es menor el costo de la mercadería vendida). Este índice se calcula de la siguiente manera: (Gitman, 2007)

$$\text{Margen de utilidad bruta} = \frac{\text{Ventas} - \text{Costo de bienes vendidos}}{\text{Ventas}} = \frac{\text{Utilidad bruta}}{\text{Ventas}}$$

El **Margen de utilidad operativa**, mide el porcentaje de cada dólar de ventas que queda después de que se dedujeron todos los costos y gastos, excluyendo intereses, impuestos y dividendos. Es la “utilidad pura” ganada sobre cada dólar de ventas. Es preferible un margen de utilidad operativa alto. Se calcula de la siguiente forma: (Gitman, 2007)

$$\text{Margen de utilidad operativa} = \frac{\text{Utilidad Operativa}}{\text{Ventas}}$$

El **Margen de utilidad neta**, mide el porcentaje de cada dólar de ventas que queda después de que se dedujeron todos los costos y gastos, incluyendo intereses, impuestos y dividendos. Cuanto más alto es el margen de utilidad neta, de la empresa, mejor. Se calcula de la manera siguiente: (Gitman, 2007)

$$\text{Margen de utilidad neta} = \frac{\text{Ganancias disp. para los accionistas comunes}}{\text{Ventas}}$$

Por otro lado, el **Retorno sobre el patrimonio (ROE)**, mide el retorno ganado sobre la inversión de los accionistas comunes en la empresa. Generalmente, cuanto más alto es este rendimiento, más ganan los propietarios. (Gitman, 2007)

$$\text{ROE} = \frac{\text{Ganancias disponibles para los accionistas comunes}}{\text{Capital en acciones comunes}}$$

Otro índice que mide la rentabilidad, es el **Rendimiento sobre los activos totales (ROA)**, o denominado también como Retorno de la inversión, el cual mide la eficacia general de la administración para generar utilidades con sus activos disponibles. De igual forma, mientras más alto es el rendimiento sobre los activos mejor. (Gitman, 2007)

$$\text{ROA} = \frac{\text{Ganancias disponibles para los accionistas comunes}}{\text{Total de Activos}}$$

CAPÍTULO II. MARCO METODOLÓGICO

2.1 Tipo de diseño, alcance y enfoque de la investigación

2.1.1 Diseño de la investigación

El diseño de esta investigación es de tipo no experimental, dado que no existirá manipulación deliberada de las variables objeto de estudio; y, se observan situaciones ya existentes en su ambiente natural para después analizarlas, con el objeto de conocer cuál es el nivel de una o más variables, evaluar una situación, evento o fenómeno en un punto del tiempo y/o determinar cuál es la relación entre un conjunto de variables en un momento determinado. (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014)

Por otro lado, es longitudinal porque se pretende analizar los cambios a través del tiempo, recolectando datos de varios años para hacer inferencias respecto al cambio, sus determinantes y consecuencias. (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014). Para ello se contará con información del período 2012 – 2017.

2.1.2 Alcance de la investigación

Para (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014) los estudios descriptivos se definen como aquellos que buscan especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis, por lo que se pretende en esta investigación, conocer las características del sector portuario, como se llevan las operaciones, sobre qué elementos financieros se tributan a las entidades de control de este sector y demás aspectos.

2.1.3 Enfoque de la investigación

En lo que respecta a los métodos de investigación el enfoque del proyecto es cuantitativo debido a que la información a analizar esta expresada en términos numéricos y en cantidades de contenedores y toneladas métricas; y por medio de la aplicación de fórmulas financieras, cálculos de impuestos y métodos estadísticos se van a realizar análisis y se van a cumplir con los objetivos específicos de la investigación.

Adicional se va a realizar un análisis cualitativo que permita recolectar información que contribuya con las conclusiones del presente trabajo, la técnica a aplicar es una entrevista semiestructurada a representantes del sector portuario privado de Guayaquil.

2.2 Unidad de análisis, población y muestra

2.2.1 Unidad de análisis

Se considera para este trabajo de investigación como unidad de análisis la información financiera y estadísticas de carga de los puertos privados de la ciudad de Guayaquil que se encuentran habilitados para las operaciones portuarias por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP a través de la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial.

2.2.2 Población y muestra

Para el desarrollo de esta investigación se considera como población a los puertos privados que existen en la ciudad de Guayaquil, que según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP a través de su Sistema Integrado de Transporte y Obras Públicas – SITOP, reporta que a la fecha existen 9 puertos privados habilitados, por lo que al tratarse de una población no tan extensa no es necesario realizar un muestreo y se trabajará con el total de la población para efectos del análisis de los datos.

2.3 Operacionalización de variables

2.3.1 Variable dependiente

Rentabilidad del Sector Portuario Privado de Guayaquil

Esta variable permitirá evaluar e identificar a los puertos privados que operan en la ciudad de Guayaquil como terminales habilitados para la recepción, operación, almacenaje, tratamiento, movilización y despacho de mercaderías; que son regulados por la Superintendencia de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial; y son objeto de carga impositiva a través del pago de tasas, contribuciones y regalías que exigen los diferentes organismos de control.

2.3.2 Variables independientes

Tasas por Muellaje:

Con esta variable se podrán conocer los valores que los puertos privados han pagado por concepto de tasas a la SPTMF, por el uso de muelle de las embarcaciones que atracaron en las terminales portuarias, para el período 2012-2017, la cual es calculada en función a los metros de eslora de los buques y las horas que permanecen en el muelle para las operaciones de carga y descarga.

Contribuciones por Uso de Infraestructura:

A través de esta variable se podrán determinar los valores que los puertos privados han pagado por concepto de contribuciones a la SPTMF, por el uso de infraestructura pública para la atención de la carga embarcada y desembarcada, tanto de mercancías al granel como contenerizada.

Regalías por servicios aduaneros de depósito temporal a la SENA:

Con la variable en mención se podrán conocer los valores aproximados que los puertos privados en calidad de depósitos temporales, han pagado por concepto de regalías a la SENA, por los servicios de almacenamiento de la mercancía que brindan a sus clientes. Actualmente son 27 servicios que se encuentran gravados para el cálculo del pago de regalías.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	VARIABLES	CONCEPTUALIZACION	INDICADORES	FUENTES	TECNICAS
1. Identificar las principales tasas, contribuciones, regalías y demás aspectos legales que rigen al sector portuario en el Ecuador.	Tasas por Muellaje Contribuciones por uso de infraestructura Regalías por servicios aduaneros (Variables Independientes)	Principales tasas, contribuciones y regalías como carga impositiva que los puertos privados deben cancelar por su operación, ante los organismos reguladores y de control para el funcionamiento normal de sus actividades.	No Aplica	Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0941-RE Código Tributario LOTAIP: Normativa-Trafico-Internacional Reformada Contribuciones SPTMF 1996 Ley General de Puertos, 1996 SPTMF_Resolucion_003-13 Servicios Portuarios Registro Oficial 28-12-2017 SENAE	Revisión documental de Leyes, Reglamentos, Decretos y Resoluciones que rigen al sector portuario en el Ecuador.
2. Determinar valores estimados que los puertos privados han tenido que asumir por concepto de estos tributos antes y después de aplicar la normativa vigente.	Tasas por Muellaje Contribuciones por uso de infraestructura Regalías por servicios aduaneros (Variables Independientes)	Valores cancelados a los organismos de control por tasas, contribuciones y regalías por parte de los puertos privados para el funcionamiento normal de sus actividades.	Ratio: Gastos por tasas y contribuciones sobre el total de ingresos para el periodo 2012-2017. Ratio: Gastos por regalías sobre el total de ingresos para el periodo 2012-2017.	Estados Financieros de las compañías portuarias que se encuentran en el repositorio la Superintendencia de Compañías para el periodo 2012-2017. Boletines con estadísticas de buques atendidos en cada puerto, así como la carga movilizada publicados por el MTOP para el periodo 2012-2017.	Inferencias de los valores pagados por concepto de tasas, contribuciones y regalías a través de cálculos matemáticos estimativos para el periodo 2012-2017
3. Evaluar la incidencia de la rentabilidad de los puertos privados de Guayaquil en función de indicadores aplicados a los estados financieros del periodo 2012 - 2017.	Puertos privados de la ciudad de Guayaquil (Variable Dependiente)	Los 10 puertos privados que operan en Guayaquil como terminales habilitadas para la recepción, operación, almacenaje, tratamiento, movilización y despacho de mercaderías.	Índice de rentabilidad ROE para los años 2012 a 2017. Margen Bruto de Utilidad	Estados Financieros de las compañías portuarias que se encuentran en el repositorio la Superintendencia de Compañías para el periodo 2012-2017. Boletines con estadísticas de buques atendidos en cada puerto, así como la carga movilizada publicados por el MTOP para el periodo 2012-2017. Representantes de los principales actores que conforman el sector portuario privado de Guayaquil	Cálculos matemáticos para la determinación de ratios financieros. Análisis ex-ante y ex-post se evaluará el impacto de la imposición de estas tasas y contribuciones al sector. Entrevistas semiestructuradas para conocer las reacciones entorno al incremento de las tasas aplicadas a este sector y como estas han incidido en el desarrollo portuario local.

Figura 4. Matriz de operacionalización de variables
Elaborado por: La autora

2.4 Fuentes, técnicas e instrumentos para la recolección de información

La revisión documental, constituye una de las principales fuentes para obtener información, este tipo de fuentes permiten sistematizar y profundizar el tema que se aborda a fin de tener una idea más clara de la incidencia que el incremento de la carga impositiva ha tenido en la rentabilidad y desarrollo de los puertos privados de Guayaquil. (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014)

Para presentar este análisis es necesario recurrir a los datos estadísticos de la carga atendida en los últimos años por los terminales portuarios privados de Guayaquil, así como los Estados Financieros de cada compañía, que como ya se ha indicado antes, esta información permitirá contar con indicadores financieros en función a la carga tributaria que rige actualmente a este sector.

Esta revisión documental corresponde una de las tareas más importantes del proyecto.

La fuente corresponde a memorias anuales, boletines estadísticos, estudios, revistas, artículos científicos sobre el desarrollo del sector portuario tanto del ámbito mundial como nacional, páginas web institucionales, leyes, reglamentos, resoluciones sobre la carga impositiva vigente para este sector, entre otras.

De igual forma, a través del empleo de entrevistas semiestructuradas, cuyo objetivo es cubrir áreas no planteadas y contar con detalles más precisos se realizarán entrevistas a representantes y expertos del sector portuario privado de Guayaquil.

Con esto se pretende contar con información general de cuál ha sido el desarrollo del sector portuario y como este se ha visto afectado positiva o negativamente por los incrementos de las tasas, contribuciones y regalías que deben pagar los puertos privados actualmente, así como los factores que han influido en su desarrollo o no, los desafíos a los que se enfrentan en ámbitos económicos y políticos; y demás aspectos de análisis.

2.5 Tratamiento de la información

Como resultado de la revisión se cuenta con una base de datos de los últimos 6 años de los 9 puertos privados que funcionan en la ciudad de Guayaquil; tanto de cantidades de buques atendidos, carga embarcada y desembarcada contenerizada o al granel, ingresos anuales y demás información necesaria para la inferencia de los valores pagados por concepto de tasas, contribuciones y regalías a través de cálculos matemáticos estimativos.

Por otro lado, con los Estados Financieros se realizarán cálculos de ratios para medir el comportamiento de la carga impositiva y como esta ha incidido o no en la rentabilidad y desarrollo de los puertos objeto de estudio.

Con un análisis ex-ante y ex-post se evaluará el impacto de la imposición de estas tasas y contribuciones al sector, focalizando en la rentabilidad el comportamiento de esta variable, comparando los resultados obtenidos entre los períodos 2012 – 2014 donde la aplicación de esta carga impositiva era menor en

cuanto a las bases para el cálculo versus el resultado que se obtuvo en la rentabilidad para los años 2015-2017 luego del incremento.

Para poder lograr este análisis será necesario comparar los índices financieros de rentabilidad, pero además será necesario evaluar los comportamientos de los ingresos y utilidades de cada uno de estos.

De igual forma para determinar el pago de regalías a la SENA, se tomará como referencia a uno de los puertos privados especializados en carga contenerizada para realizar un análisis comparativo del efecto de la inclusión de los 26 servicios adicionales como base de cálculo; y el incremento de porcentaje del 2% al 2.92%, a fin de determinar cómo esto influyó en los ratios financieros respecto al pago de regalías sobre el total de ingresos, costos, utilidad e índices de rentabilidad, para este caso de estudio específico.

CAPÍTULO III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Análisis de la situación actual

En la ciudad de Guayaquil se identifican puertos de orden público y privado que son administrados por la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG); y, los diferentes Terminales Portuarios Habilitados (TPH) respectivamente.

El sector portuario privado de Guayaquil está compuesto por trece terminales portuarios habilitados, de los cuales nueve se encuentran operando en la actualidad, es un sector que contribuye y promueve el desarrollo del comercio marítimo exterior ecuatoriano a través de la prestación de servicios portuarios eficientes, seguros y competitivos, los mismos que son manejados en su mayoría por grandes multinacionales y empresas locales que han apostado por la inversión y crecimiento del sector privado portuario en esta ciudad.

A continuación, se muestran los datos estadísticos de la cantidad de naves arribadas y carga atendida por el sistema portuario de Guayaquil, de acuerdo a los boletines del Ministerio de Transporte y Obras Públicas publicados en el año 2017.

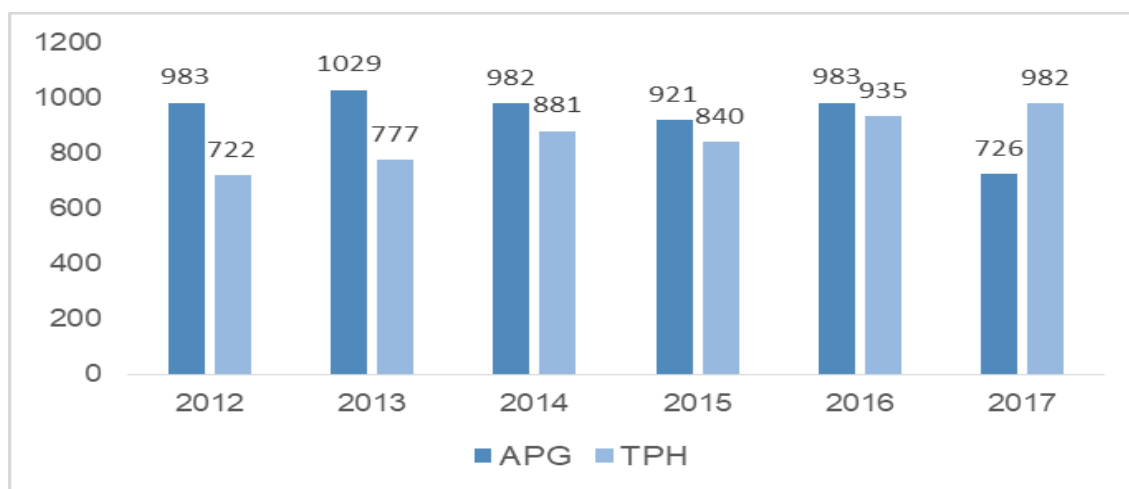


Figura 5. Número de naves arribadas en el sistema portuario de Guayaquil
Elaborado por: La autora con información del (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

Como se observa en la figura 5, para el año 2017 la participación de los puertos privados tuvo un incremento considerable en relación a su principal competidor de orden público APG, que opera a través de su terminal portuario concesionado

CONTECON, quien claramente perdió su participación en el mercado para ese año en 257 buques menos que en el año 2016.

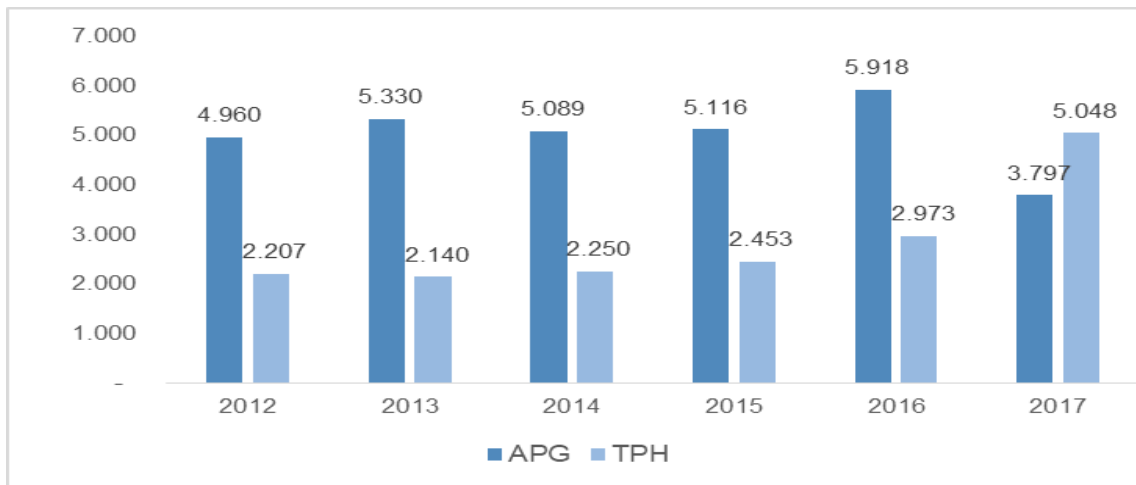


Figura 6. Exportaciones del sistema portuario de Guayaquil (expresado en millones de toneladas métricas – TM)

Elaborado por: La autora con información del (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

De acuerdo a la figura 6, se evidencian los niveles de exportación del Sistema Portuario de Guayaquil, para el periodo 2012 – 2015 el promedio de carga en TM fue de 7.3 millones, mientras que para el periodo 2016 - 2017, se movilizó en promedio 8.7 millones, lo que indica un incremento promedio del 19.18% de carga exportada. De igual forma se evidencia que para el año 2017 los terminales portuarios privados capturaron más carga que APG.

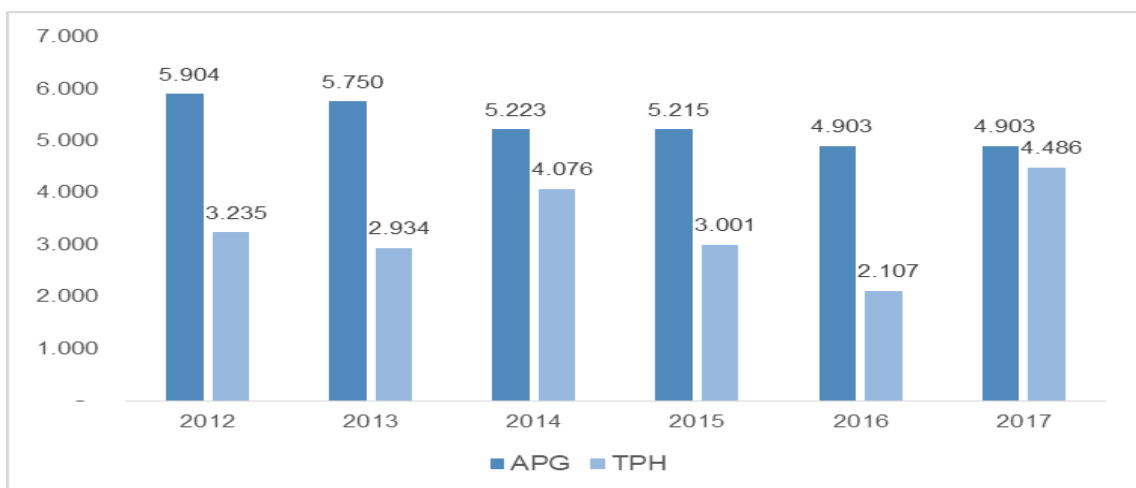


Figura 7. Exportaciones del sistema portuario de Guayaquil (expresado en millones de toneladas métricas – TM)

Elaborador por: La autora con información del (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

Por otro lado, el comportamiento de las importaciones, Gráfico 3.3; ha tendido a disminuir en los últimos años de manera general, sin embargo, para el año 2017

los Terminales Portuarios Habilitados – TPH lograron un crecimiento considerable de carga atendida de un 112% en relación al año 2016.

Tabla 9. Resumen de carga gestionada en TMs y TEUs de los principales puertos privados de Guayaquil

	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017
Ecuagran						
TM	233,406	257,234	270,003	285,248	312,781	380,813
TEUs	-	-	-	-	-	-
QC Terminales – Vopak						
TM	86,594	88,621	86,129	93,99	92,918	171,227
TEUs	-	-	-	-	-	-
Fertisa						
TM	528,816	285,916	367,076	327,323	252,863	670,845
TEUs	10,321	9,531	41,66	83,678	79,592	116,179
Bananapuerto - Naportec						
TM	173,496	143,662	125,735	54,428	133,172	28,376
TEUs	169,21	171,892	178,2	203,615	262,354	299,39
TPI - Puerto Hondo						
TM	87,28	-	28,1	63,821	61,443	80,823
TEUs	-	-	-	-	-	-
Fertigran – TPG						
TM	102	-	-	-	1,206	98,172
TEUs	298,274	281,032	345,046	292,231	210,481	588,253
Industrial Molinera						
TM	132,907	103,857	112,34	98,457	130,052	79,458
TEUs	-	-	-	-	-	-
Ecuabulk						
TM	35,75	34,803	30,585	34,258	25,599	30,838
TEUs	-	-	-	-	-	-
Nirsa						
TM	24,526	20,737	19,657	7,968	9,364	7,989
TEUs	-	-	-	-	-	-
Trinipuerto (*)						
TM	778,152	918,401	1,458,982	543,819	260,982	77,025
TEUs	-	-	-	-	-	-
Total TM	2,081,029	1,853,231	2,498,607	1,509,312	1,280,380	1,625,567
Total TEUs	477,805	462,455	564,906	579,524	552,427	1,003,822

Elaborado por: La Autora con información del (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

A través del contenido de la tabla 9 se resumen las cantidades de carga en TM y TEUs que han movido en estos seis años los puertos privados de Guayaquil, se puede observar claramente que para el año 2017 la participación de estos puertos creció significativamente, en cuanto a carga atendida, pasando de atender un promedio de 600,000 TEUs a más de 1 millón de TEUs.

Por todo lo expuesto, pese a que los puertos privados han crecido en el último año en cuanto a atención de carga; se puede notar que de manera general el sector portuario de Guayaquil no muestra un crecimiento significativo a lo largo de estos seis años, esto obedece a factores del comercio exterior y períodos de recesión que ha sufrido la economía del país.

Tabla 10. Resumen de cifras de los puertos privados de Guayaquil

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	267,063,930	281,661,250	269,459,389	249,133,550	248,018,092	296,337,619
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	24,009,827	12,552,110	37,907,070	6,238,302	32,137,157	25,010,514
Total Ingresos	622,766,852	593,872,583	681,855,478	623,802,563	612,190,795	740,940,649
Costo de Ventas	479,298,278	460,781,054	513,773,168	474,253,211	454,936,100	562,609,061
Utilidad Bruta	143,468,574	133,091,529	168,082,309	149,549,352	157,254,695	178,331,588
Gastos Administrativos	69,185,582	79,730,153	126,894,641	135,814,320	137,280,104	145,779,671
Gastos Financieros	8,670,476	10,895,833	7,009,284	7,945,593	7,932,295	10,549,207
Volumen en TM	2,081,029	1,853,231	2,498,607	1,509,312	1,280,380	1,625,567
Volumen en Teus	477,805	462,455	564,906	579,524	552,427	1,003,822
Indicadores:						
ROE	9%	4%	14%	3%	13%	8%
Margen Bruto	23%	22%	25%	24%	26%	24%

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

En la tabla 10 se encuentran las principales cuentas de balance y estado de resultados de los 9 puertos objeto de análisis y sus principales indicadores de rentabilidad, donde se puede notar que para el año 2015, estos puertos sufrieron una baja considerable en su índice de rentabilidad ROE, esto obedece a una reducción significativa de la Utilidad del Ejercicio para ese año.

Por otro lado, el margen bruto de utilidad, se ha mantenido constante bordeando el 24%; lo cual indica que el sector portuario no ha sufrido cambios significativos que reduzcan su costo de ventas para incrementar su margen bruto y que esto contribuya al desarrollo y rendimiento financiero del sector.

Para el año 2017, el patrimonio de las empresas de este sector se incrementó en 48 millones de dólares, principalmente porque el puerto Terminal Portuario de Guayaquil – TPG INARPI, del grupo chileno SAAM, se convirtió en el segundo actor del sistema portuario de Guayaquil, luego de Contecon; realizando

inversiones significativas en infraestructura y equipos portuarios, absorbiendo así al puerto Trinipuerto que dejó de operar bajo esa razón social en julio del 2017. (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018)

Tabla 11. *Resumen de cifras de los puertos especializados en atención de carga contenerizada*

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	48,942,153	50,957,906	51,918,164	48,779,462	50,176,518	102,205,766
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	1,486,750	2,099,489	2,434,470	1,182,869	2,021,509	12,913,617
Total Ingresos	145,646,449	139,145,848	152,909,835	150,740,510	135,193,515	221,259,305
Costo de Ventas	133,234,744	122,980,614	127,118,392	127,554,675	110,187,294	174,076,985
Utilidad Bruta	12,411,705	16,165,234	25,791,443	23,185,836	25,006,222	47,182,320
Gastos Administrativos	15,188,948	18,125,084	23,356,973	20,968,705	22,984,712	34,268,702
Gastos Financieros	2,091,439	2,004,675	1,076,634	904,088	260,571	992,854
Volumen en TM	702,414	429,578	492,811	381,751	387,242	797,393
Volumen en Teus	477,805	462,455	564,906	579,524	552,427	1,003,822
<u>Indicadores:</u>						
ROE	3%	4%	5%	-2%	4%	13%
Margen Bruto	9%	12%	17%	15%	18%	21%

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

Para un mejor análisis del sector portuario privado de Guayaquil, se ha segmentado en la tabla 11 únicamente los puertos especializados en carga contenerizada, identificando a los puertos TPG, Bananapuerto y Fertisa como los principales en lo que respecta a atención de este tipo de carga.

De igual forma, el índice de rentabilidad ROE para el año 2015, se vio afectado podría aducirse al incremento de las tasas por contribución a la SPTMF; para el año 2016 se recuperó ligeramente en un 4%, pero no es hasta el 2017 que se genera un mejor índice de rentabilidad producto del crecimiento y captación de mercado principalmente de los puertos TPG y Bananapuerto que realizaron inversiones significativas en infraestructura y equipos portuarios. (Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP, 2018)

Con respecto al margen bruto de utilidad estos segmentos de puertos se han mantenido en un 15% en promedio para el periodo de análisis, con tendencia de incremento para los años 2016 y 2017.

Claramente se refleja un aumento en el patrimonio de 52 millones de dólares para el año 2017 lo que ratifica una vez más que los puertos privados especializados en carga contenerizada fueron los que realizaron grandes inversiones en los últimos años.

Tabla 12. *Resumen de cifras de los puertos especializados en atención de carga al granel*

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	218,121,777	230,703,344	217,541,225	200,354,088	197,841,574	194,131,852
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	22,523,077	10,452,621	35,472,599	7,421,171	30,115,647	12,096,896
Total Ingresos	477,120,403	454,726,734	528,945,643	473,062,052	476,997,280	519,681,343
Costo de Ventas	346,063,534	337,800,440	386,654,777	346,698,536	344,748,807	388,532,076
Utilidad Bruta	131,056,869	116,926,295	142,290,866	126,363,517	132,248,473	131,149,267
Gastos Administrativos	53,996,634	61,605,069	103,537,668	114,845,615	114,295,392	111,510,968
Gastos Financieros	6,579,037	8,891,158	5,932,650	7,041,505	7,671,723	9,556,353
Volumen en TM	1,378,615	1,423,653	2,005,796	1,127,561	893,139	828,174
Volumen en Teus	-	-	-	-	-	-
<u>Indicadores:</u>						
ROE	10%	5%	16%	4%	15%	6%
Margen Bruto	27%	26%	27%	27%	28%	25%
(*) Trinipuerto posee información hasta Julio 2017, a partir de esa fecha dejó de operar y lo absorbió TPG						

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

Para los puertos especializados en carga al granel, como se refleja en la tabla 3.4 se nota claramente una disminución en los dos últimos años de la cantidad de carga atendida en TMs, pasando de más de 1 millón a 800 mil TMs en promedio para esos años. Esto se debe a que desde julio del 2017 el puerto Trinipuerto, especializado en carga al granel, dejó de operar y los volúmenes que atendían se distribuyeron en los demás puertos que absorbieron la atención de este tipo de carga.

El rendimiento también se vio afectado para el año 2017, obteniendo un 6% del ROE, un 7% menos que el año 2016 lo cual refleja también una disminución considerable en los ingresos, los cuales se vieron mermados en más de un 50% en relación al año 2016, también se puede aducir a la salida de operaciones de Trinipuerto.

Tabla 13. *Ranking de pago por tasas y contribuciones a la SPTMF*

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fertigran – TPG	408,272	393,178	483,426	1,344,799	989,766	2,749,894
Bananapuerto – Naportec	251,898	246,779	267,934	975,286	1,307,456	1,431,594
Fertisa	49,836	39,43	96,338	537,448	508,447	790,402
Ecuagran	15,32	16,822	17,622	97,341	108,76	130,846
QC Terminales – Vopak	6,2	5,84	5,988	48,165	48,194	79,333
TPI - Puerto Hondo	11,011	202	3,554	23,84	23,129	30,777
Industrial Molinera	8,267	6,553	7,095	31,952	41,907	26,602
Trinipuerto (*)	46,882	54,797	86,51	163,259	79,144	24,714
Ecuabulk	1,913	1,841	1,637	11,778	8,604	9,774
Nirsa	2,154	2,082	1,768	6,154	6,04	5,733
Totales	801,752	767,523	971,873	3,240,022	3,121,447	5,279,668

(*) Trinipuerto posee información hasta Julio 2017, a partir de esa fecha dejó de operar

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

En la tabla 13 se obtuvo un ranking de los puertos que más han pagado por concepto de tasas y contribuciones a la SPTMF, se puede evidenciar que los puertos especializados en carga contenerizada son los que más han aportado en cuanto al pago de estos impuestos, Fertigran–TPG es el primer puerto privado que más ha contribuido con este fin, luego le sigue Bananapuerto y finalmente Fertisa.

Los puertos graneleros también contribuyeron con este objetivo, siendo Ecuagran y Vopak los puertos que para los años 2016 y 2017 aportaron más de \$100,000 entre tasas y contribuciones a este organismo de control. Sin embargo, hasta el año 2015 el puerto granelero Trinipuerto fue el primer protagonista en cuanto a pago de tasas y contribuciones por la mayor atención de carga en TMs atendida. Los cinco puertos restantes, que atienden carga

propia, asociada con el giro de sus negocios, han pagado menos de \$30,000 por estos conceptos a la SPTMF.

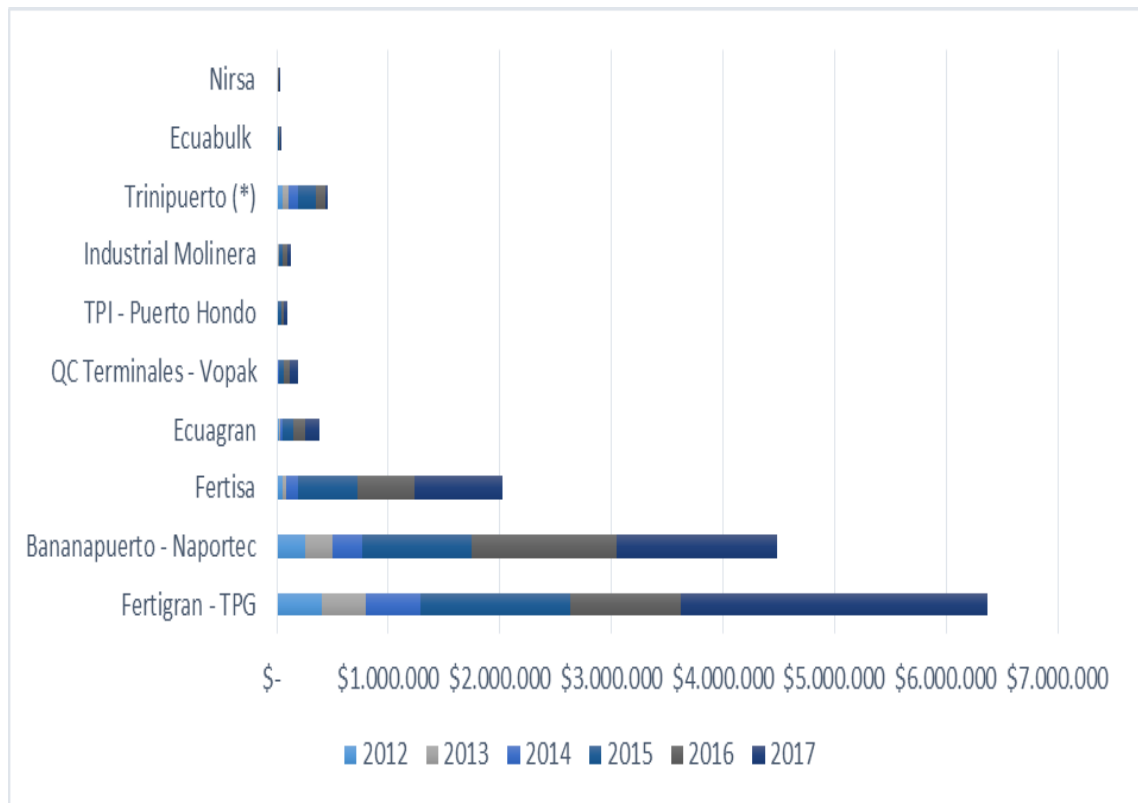


Figura 8. Posicionamiento empresarial por pagos de tasas y contribuciones a la SPTMF
Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

3.2 Análisis comparativo, evolución, tendencias y perspectivas

3.2.1 Pago de tasas y contribuciones a la SPTMF

Para desarrollar el impacto del incremento de pago de tasas y contribuciones a la SPTMF, se ha realizado un análisis comparativo bajo dos escenarios que se muestran como resumen en las tablas y figuras que siguen a continuación.

El primer escenario refleja la situación actual que incluye montos aproximados pagados de estos impuestos como parte de la normativa tributaria vigente para este sector antes y posterior al reajuste de las tarifas que sirven como base de cálculo en la actualidad. De igual forma el segundo escenario ha significado simular que no existió ningún reajuste de tarifas, esto con la finalidad de realizar un comparativo que permita identificar los valores excedentes que se generaron como parte del pago de estos tributos luego de la nueva resolución.

Tabla 14. Puertos privados de Guayaquil en cifras 2012 – 2017 (Con incremento de tasas para pago a la SPTMF)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	267,063,930	281,661,250	269,459,389	249,133,550	248,018,092	296,337,619
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	24,009,827	12,552,110	37,907,070	6,238,302	32,137,157	25,010,514
Total Ingresos	622,766,852	593,872,583	681,855,478	623,802,563	612,190,795	740,940,649
Costo de Ventas	460,396,726	438,816,322	513,773,168	474,253,211	454,936,100	562,609,061
Tasas y Contrib SPTMF	801,752	767,523	971,873	3,240,022	3,121,447	5,279,668
Otros Costos	459,594,973	438,048,799	512,801,295	471,013,189	451,814,653	557,329,393
Utilidad Bruta	162,370,126	155,056,260	168,082,309	149,549,352	157,254,695	178,331,588
Gastos Administrativos	69,185,582	79,730,153	126,894,641	135,814,320	137,280,104	145,779,671
Gastos Financieros	8,670,476	10,895,833	7,009,284	7,945,593	7,932,295	10,549,207
Volumen en TM	2,081,029	1,853,231	2,498,607	1,509,312	1,280,380	1,625,567
Volumen en Teus	477,805	462,455	564,906	579,524	552,427	1,003,822
Indicadores:						
ROE	9%	4%	14%	3%	13%	8%
Rentabilidad sobre ventas	4%	2%	6%	1%	5%	3%
Margen Bruto	26%	26%	25%	24%	26%	24%
Ratio: Tasas y Contrib/Utilidad del Ejercicio	3%	6%	3%	52%	10%	21%
Ratio: Tasas y Contrib/Costos	0%	0%	0%	1%	1%	1%
Ratio: Tasas y Contrib/Ingresos	0%	0%	0%	1%	1%	1%

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

En la tabla 14 se presenta un resumen de las principales cuentas de balance y estado de resultados que tienen impacto en indicadores financieros que permiten medir el nivel del gasto por pago de tasas y contribuciones sobre el total de ingresos y costos, bajo el escenario actual que incluye el incremento de la base para el cálculo luego del ajuste a las tarifas que se fijaron mediante resolución del año 2014 (Subsecretaría de puertos, transporte marítimo y fluvial, 2014) que sirven como base de cálculo, dando como resultado que para el período pos-ajuste, el índice se incrementó en un punto porcentual.

Para el año 2015 se observa claramente que se pasó de pagar por tasas y contribuciones, cerca de un millón de dólares a más de tres millones, lo cual se refleja en una caída del ROE para el 2015 y una ligera recuperación para los siguientes dos años.

Tabla 15. Puertos privados de Guayaquil en cifras 2012 – 2017 (Sin incremento de tasas para pago a la SPTMF)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	267,063,930	281,661,250	269,459,389	249,133,550	248,018,092	296,337,619
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	24,009,827	12,552,110	37,907,070	6,238,302	32,137,157	25,010,514
Total Ingresos	622,766,852	593,872,583	681,855,478	623,802,563	612,190,795	740,940,649
Costo de Ventas	460,396,726	438,816,322	513,773,168	471,938,024	452,663,807	558,790,655
Tasas y Contrib SPTMF	801,752	767,523	971,873	924,835	849,154	1,461,263
Otros Costos	459,594,973	438,048,799	512,801,295	471,013,189	451,814,653	557,329,393
Utilidad Bruta	162,370,126	155,056,260	168,082,309	151,864,538	159,526,988	182,149,993
Gastos Administrativos	69,185,582	79,730,153	126,894,641	135,814,320	137,280,104	145,779,671
Gastos Financieros	8,670,476	10,895,833	7,009,284	7,945,593	7,932,295	10,549,207
Volumen en TM	2,081,029	1,853,231	2,498,607	1,509,312	1,280,380	1,625,567
Volumen en Teus	477,805	462,455	564,906	579,524	552,427	1,003,822
Indicadores:						
ROE	9%	4%	14%	3%	13%	8%
Rentabilidad sobre ventas	4%	2%	6%	1%	5%	3%
Margen Bruto	26%	26%	25%	24%	26%	25%
Ratio: Tasas y Contrib/Utilidad del Ejercicio	3%	6%	3%	15%	3%	6%
Ratio: Tasas y Contrib/Costos	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Ratio: Tasas y Contrib/Ingresos	0%	0%	0%	0%	0%	0%

(*) Trinipuerto posee información hasta Julio 2017, a partir de esa fecha dejó de operar y lo absorbió TPG

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

En la tabla 15 que contiene el resumen general de todos los puertos privados de Guayaquil bajo el escenario de que el pago de tasas y contribuciones no hubiese sufrido ningún reajuste de tarifas en el octubre del año 2014, refleja claramente un comportamiento promedio hasta el año 2016 de \$860 mil por este concepto,

para el año 2017 hubiese alcanzado su punto máximo de \$1.4 millones, sin embargo esto hubiere obedecido de igual forma al incremento de carga por la captación de nuevos servicios, principalmente en los puertos TPG y Bananapuerto.

Bajo este análisis comparativo, finalmente se podría determinar que por concepto de este reajuste de tarifas los puertos privados para el periodo 2015-2017 aportaron a las arcas del Estado un aproximado de \$8.4 millones adicionales, tal como se refleja en la Tabla 16.

Tabla 16. Comparativo de pagos por tasas y contribuciones a la SPTMF (con incremento y sin incremento de tarifas para base de cálculo)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Tasas y Contrib SPTMF (Con incremento)	801,752	767,523	971,873	3,240,022	3,121,447	5,279,668	14,182,286
Tasas y Contrib SPTMF (Sin incremento)	801,752	767,523	971,873	924,835	849,154	1,461,263	5,776,401
Diferencia incremental en pagos a la SPTMF	-	-	-	2,315,186	2,272,293	3,818,406	8,405,885

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

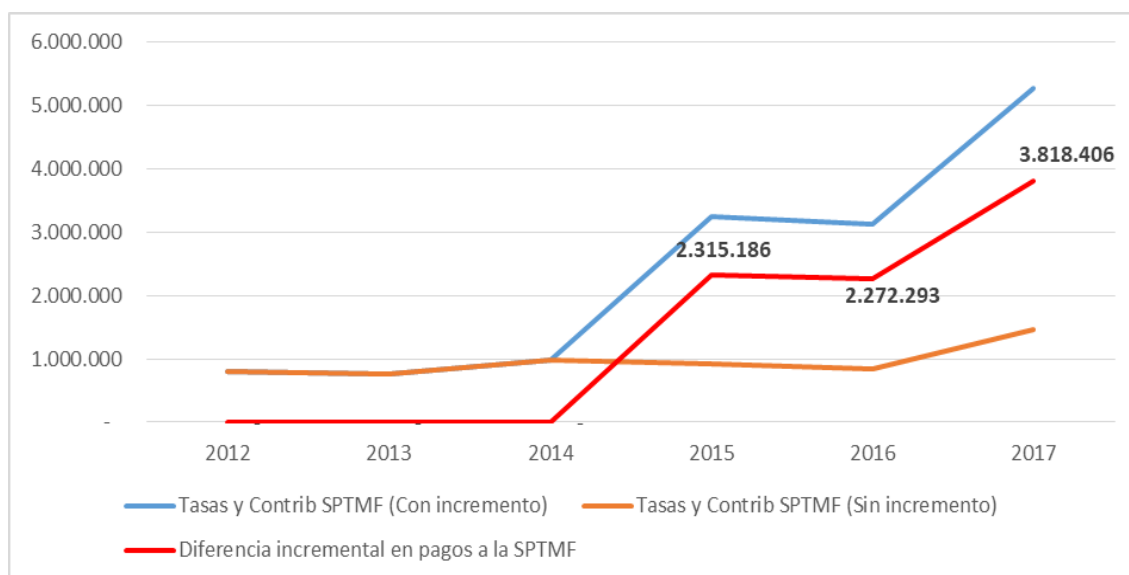


Figura 9. Diferencia incremental en pago por tasas y contribuciones a la SPTMF puertos especializados en carga contenerizada

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

La Figura 9 claramente muestra un incremento en el diferencial por pago de tasas y contribuciones para el año 2017, pasando de 2.2 millones en 2016 a 3.8 millones que los puertos especializados en carga contenerizada han tenido que aportar por la carga atendida a la SPTMF.

Tabla 17. Puertos privados de Guayaquil especializados en carga contenerizada en cifras 2012-2017 (Con incremento de tasas para pago a la SPTMF)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	48,942,153	50,957,906	51,918,164	48,779,462	50,176,518	102,205,766
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	1,486,750	2,099,489	2,434,470	-1,182,869	2,021,509	12,913,617
Total Ingresos	145,646,449	139,145,848	152,909,835	150,740,510	135,193,515	221,259,305
Costo de Ventas	133,234,744	122,980,614	127,118,392	127,554,675	110,187,294	174,076,985
Tasas y Contrib SPTMF	710,005	679,387	847,698	2,857,533	2,805,669	4,971,890
Otros Costos	132,524,739	122,301,228	126,270,693	124,697,142	107,381,625	169,105,095
Utilidad Bruta	12,411,705	16,165,234	25,791,443	23,185,836	25,006,222	47,182,320
Gastos Administrativos	15,188,948	18,125,084	23,356,973	20,968,705	22,984,712	34,268,702
Gastos Financieros	2,091,439	2,004,675	1,076,634	904,088	260,571	992,854
Volumen en TM	702,414	429,578	492,811	381,751	387,242	797,393
Volumen en Teus	477,805	462,455	564,906	579,524	552,427	1,003,822
Indicadores:						
ROE	3%	4%	5%	-2%	4%	13%
Margen Bruto	9%	12%	17%	15%	18%	21%
Rentabilidad sobre ventas	1%	2%	2%	-1%	1%	6%
Ratio: Tasas y Contrib/Utilidad del Ejercicio	48%	32%	35%	-242%	139%	39%
Ratio: Tasas y Contrib/Costos	1%	1%	1%	2%	3%	3%
Ratio: Tasas y Contrib/Ingresos	0.49%	0.49%	0.55%	1.90%	2.08%	2.25%

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

Para el segmento de puertos privados especializados en carga contenerizada, como se muestra en la tabla 3.9, las ratios de pagos de tasas y contribuciones reflejan un incremento de hasta dos puntos porcentuales luego de los ajustes a las bases para el cálculo de estos tributos, pasando de pagar \$847,698 en el año 2017 a \$2,857,533 para el año 2015.

Tabla 18. Puertos privados de Guayaquil especializados en carga contenerizada en cifras 2012-2017 (Sin incremento de tasas para pago a la SPTMF)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	48,942,153	50,957,906	51,918,164	48,779,462	50,176,518	102,205,766
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	1,486,750	2,099,489	2,434,470	-1,182,869	2,021,509	12,913,617
Total Ingresos	145,646,449	139,145,848	152,909,835	150,740,510	135,193,515	221,259,305
Costo de Ventas	133,234,744	122,980,614	127,118,392	125,547,135	108,170,265	170,507,669
Tasas y Contrib SPTMF	710,005	679,387	847,698	849,994	788,64	1,402,574
Otros Costos	132,524,739	122,301,228	126,270,693	124,697,142	107,381,625	169,105,095
Utilidad Bruta	12,411,705	16,165,234	25,791,443	25,193,375	27,023,250	50,751,636
Gastos Administrativos	15,188,948	18,125,084	23,356,973	20,968,705	22,984,712	34,268,702
Gastos Financieros	2,091,439	2,004,675	1,076,634	904,088	260,571	992,854
Volumen en TM	702,414	429,578	492,811	381,751	387,242	797,393
Volumen en Teus	477,805	462,455	564,906	579,524	552,427	1,003,822
Indicadores:						
ROE	3%	4%	5%	-2%	4%	13%
Rentabilidad sobre ventas	1%	2%	2%	-1%	1%	6%
Margen Bruto	9%	12%	17%	17%	20%	23%
Ratio: Tasas y Contrib/Utilidad del Ejercicio	48%	32%	35%	-72%	39%	11%
Ratio: Tasas y Contrib/Costos	0.53%	0.55%	0.67%	0.68%	0.73%	0.82%
Ratio: Tasas y Contrib/Ingresos	0.49%	0.49%	0.55%	0.56%	0.58%	0.63%

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

Para el mismo segmento de puertos especializados en carga contenerizada, el efecto del no incremento de tarifas para el pago de tasas y contribuciones, hubiese permitido pagar por estos tributos un promedio de \$775 mil hasta el año 2016, y ya en el año 2017 hubiese pasado a \$1.4 millones producto de igual forma por el incremento de carga en los puertos TPG y Bananapuerto debido a la captación de nuevos clientes.

Tabla 19. Comparativo de pagos por tasas y contribuciones a la SPTMF – Segmento de puertos especializados en carga contenerizada (con incremento y sin incremento de tarifas para base de cálculo)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Tasas y Contrib SPTMF (Con incremento)	710,005	679,387	847,698	2,857,533	2,805,669	4,971,890	12,872,182

Tasas y Contrib SPTMF (Sin incremento)	710,005	679,387	847,698	849,994	788,64	1,402,574	5,278,298
Diferencia incremental en pagos a la SPTMF	-	-	-	2,007,539	2,017,029	3,569,316	7,593,884

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

En la tabla 19 se muestra que el segmento de puertos privados especializados en carga contenerizada pagaron un adicional de \$7.5 millones como efecto del reajuste de tarifas que sirven para el cálculo del 5% de tasas y contribuciones a la SPTMF, en base a esta cifra, se puede determinar que la mayor parte de los \$8.4 millones recaudados por el Estado, descritos en la tabla 20, corresponden a los 3 puertos privados especializados en carga contenerizada de Guayaquil: TPG, Bananapuerto y Fertisa.

Tabla 20. Puertos privados de Guayaquil especializados en carga al granel en cifras 2012-2017 (Con incremento de tasas para pago a la SPTMF)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	218,121,777	230,703,344	217,541,225	200,354,088	197,841,574	194,131,852
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	22,523,077	10,452,621	35,472,599	7,421,171	30,115,647	12,096,896
Total Ingresos	477,120,403	454,726,734	528,945,643	473,062,052	476,997,280	519,681,343
Costo de Ventas	327,161,981	315,835,708	386,654,777	346,698,536	344,748,807	388,532,076
Tasas y Contrib SPTMF	91,747	88,137	124,175	382,488	315,778	307,779
Otros Costos	327,070,234	315,747,571	386,530,602	346,316,047	344,433,028	388,224,298
Utilidad Bruta	149,958,421	138,891,026	142,290,866	126,363,517	132,248,473	131,149,267
Gastos Administrativos	53,996,634	61,605,069	103,537,668	114,845,615	114,295,392	111,510,968
Gastos Financieros	6,579,037	8,891,158	5,932,650	7,041,505	7,671,723	9,556,353
Volumen en TM	1,378,615	1,423,653	2,005,796	1,127,561	893,139	828,174
Volumen en Teus	-	-	-	-	-	-
Indicadores:						
ROE	10%	5%	16%	4%	15%	6%
Rentabilidad sobre ventas	5%	2%	7%	2%	6%	2%
Margen Bruto	31%	31%	27%	27%	28%	25%
Ratio: Tasas y Contrib/Utilidad del Ejercicio	0%	1%	0%	5%	1%	3%
Ratio: Tasas y Contrib/Costos	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Ratio: Tasas y Contrib/Ingresos	0%	0%	0%	0%	0%	0%
---------------------------------	----	----	----	----	----	----

(*) Trinipuerto posee información hasta Julio 2017, a partir de esa fecha dejó de operar y lo absorbió TPG

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

De igual forma como se muestra en la tabla 20, el segmento de puertos privados especializados en carga al granel, pese a no tener un incremento porcentual significativo en los ratios de pagos de tasas y contribuciones sobre el total de ingresos, costos y utilidad del ejercicio; refleja de igual forma un incremento de más del 200% a nivel de gastos por este concepto; pues para el año en el que se realizaron los ajustes, de llegar a pagar \$124,175 en el 2014 pagaron cerca de \$385,000 para el año 2015, un incremento de más del 300%.

Tabla 21. Puertos privados de Guayaquil especializados en carga al granel en cifras 2012-2017 (Sin incremento de tasas para pago a la SPTMF)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	218,121,777	230,703,344	217,541,225	200,354,088	197,841,574	194,131,852
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	22,523,077	10,452,621	35,472,599	7,421,171	30,115,647	12,096,896
Total Ingresos	477,120,403	454,726,734	528,945,643	473,062,052	476,997,280	519,681,343
Costo de Ventas	327,161,981	315,835,708	386,654,777	346,390,889	344,493,542	388,282,987
Tasas y Contrib SPTMF	91,747	88,137	124,175	74,842	60,514	58,689
Otros Costos	327,070,234	315,747,571	386,530,602	346,316,047	344,433,028	388,224,298
Utilidad Bruta	149,958,421	138,891,026	142,290,866	126,671,163	132,503,738	131,398,357
Gastos Administrativos	53,996,634	61,605,069	103,537,668	114,845,615	114,295,392	111,510,968
Gastos Financieros	6,579,037	8,891,158	5,932,650	7,041,505	7,671,723	9,556,353
Volumen en TM	1,378,615	1,423,653	2,005,796	1,127,561	893,139	828,174
Volumen en Teus	-	-	-	-	-	-
Indicadores:						
ROE	10%	5%	16%	4%	15%	6%
Rentabilidad sobre ventas	5%	2%	7%	2%	6%	2%
Margen Bruto	31%	31%	27%	27%	28%	25%
Ratio: Tasas y Contrib/Utilidad del Ejercicio	0.41%	0.84%	0.35%	1.01%	0.20%	0.49%
Ratio: Tasas y Contrib/Costos	0.03%	0.03%	0.03%	0.02%	0.02%	0.02%
Ratio: Tasas y Contrib/Ingresos	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.01%	0.01%

(*) Trinipuerto posee información hasta Julio 2017, a partir de esa fecha dejó de operar y lo absorbió TPG

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

En la tabla 21 que contiene los cálculos de tasas sin ajuste de tarifas, se evidencia de acuerdo a los niveles de carga que debió existir una disminución en el pago de estos tributos para los años 2016 a 2017, pues los volúmenes atendidos en TM se redujeron para estos años en aproximadamente 600 mil toneladas por año, esto como efecto de la salida de Trinipuerto del mercado, terminal portuario especializado en atención de carga al granel.

Tabla 22. Comparativo de pagos por tasas y contribuciones a la SPTMF – Segmento de puertos especializados en carga al granel (con incremento y sin incremento de tarifas para base de cálculo)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Tasas y Contrib SPTMF (Con incremento)	91,747	88,137	124,175	382,488	315,778	307,779	1,310,103
Tasas y Contrib SPTMF (Sin incremento)	91,747	88,137	124,175	74,842	60,514	58,689	498,102
Diferencia incremental en pagos a la SPTMF	-	-	-	307,647	255,265	249,09	812,001

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

El segmento de puertos privados especializados en carga al granel, incrementaron su carga impositiva en \$812 mil para el período comprendido entre 2015 -2017 como se muestra en la tabla 3.14, pese a no ser el segmento que más aportó a la recaudación del Estado por concepto de estas contribuciones, se puede determinar que el incremento fue significativo considerando que para esos años la carga atendida disminuyó como se indicó antes y que este excedente en pago está relacionado directamente con el ajuste de tarifas para la base del cálculo del 5%.

Luego de realizado el análisis comparativo, se presenta a continuación el comportamiento de pago de tasas a la STPMF por tipo de carga de la que se especializan los nueve puertos privados objeto de estudio.

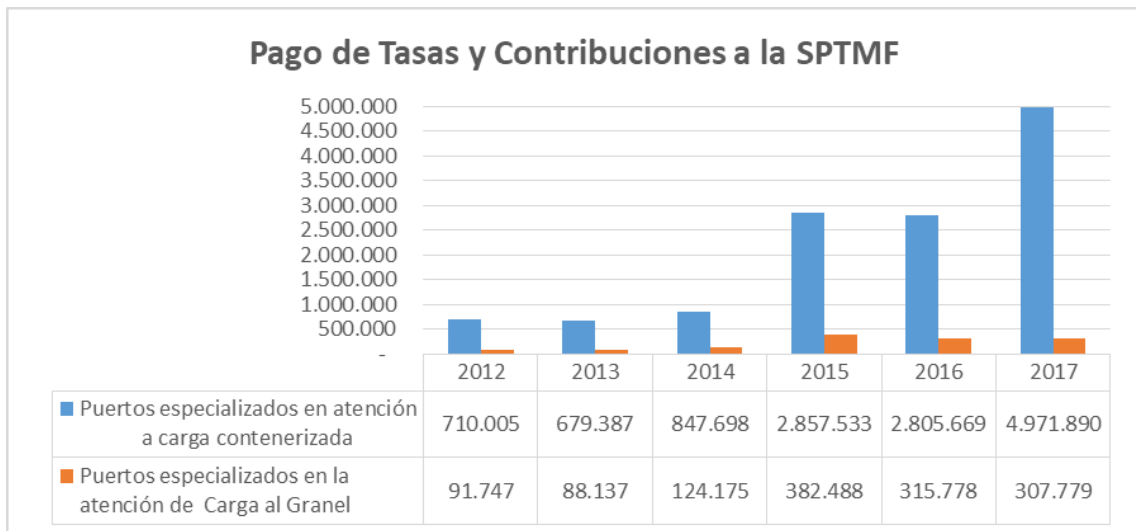


Figura 10. Comportamiento del pago de tasas a la SPTMF por tipo de carga

Fuente: (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

Como se puede apreciar en la Figura 10 a partir del año 2015 se nota un incremento considerable en el pago de estas tasas y contribuciones, pasando de \$971,873 en promedio del año 2014 a \$3,240,022 para el año 2015, significando un incremento del 233%. Siendo el tipo de carga más afectado por esta variación de cálculo dispuesto por la Subsecretaria de Transporte de Obras Públicas, la carga contenerizada.

Para el año 2016 se observa un comportamiento estable en el pago de estas tasas, tanto para la carga contenerizada como la de granel; sin embargo, para el año 2017 los puertos especializados en carga contenerizada llegaron a pagar por este concepto más del doble en relación al año anterior; sin embargo, esto no necesariamente obedece a un cambio en la base impositiva sino más bien a una mayor participación del sector portuario privado a través de la captación de nuevos clientes y servicios.

3.2.2 Pago de regalías SENA E

Para analizar el impacto que han tenido los cambios en las bases para el cálculo de pago de regalías a la SENA E con alcance a la administración de depósitos temporales de carga, se tomó como referencia los datos reales de uno de los tres puertos privados especializados en carga contenerizada.

La información que se obtuvo incluye la base imponible para el cálculo de los ingresos correspondientes a los servicios gravados para cálculo de estas

regalías para el período 2012 a 2017, cabe recalcar que desde los años 2012 a 2015 se consideraba únicamente los ingresos asociados a servicios de almacenaje y que a partir del año 2016 se incluyeron 26 servicios adicionales que los operadores portuarios facturan a los clientes importadores y exportadores, lo cual hizo que la base imponible se incrementara considerablemente para los años 2016 y 2017.

La tabla 23 detalla valores facturados mensualizados, donde se puede observar que a partir del año 2016 el pago de estas regalías se incrementó considerablemente, pasando de un promedio de \$30,000 anuales a más de \$259,646, esto también sumado a que para el año 2017 el puerto objeto de estudio, incrementó en casi 10 millones su facturación, debido a la captación de nuevos clientes y servicios.

Tabla 23. Montos pagados por Regalías a la SENA. Caso puerto privado especializado en carga contenerizada. (Con incremento de 26 nuevos servicios para base de cálculo)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Enero	\$ 83,95	\$ 83,96	\$ 99,49	\$ 195,20	\$ 1.103,69	\$ 1.355,93
Febrero	\$ 58,47	\$ 53,06	\$ 103,26	\$ 67,75	\$ 1.167,42	\$ 1.043,77
Marzo	\$ 214,38	\$ 39,09	\$ 119,01	\$ 72,80	\$ 1.558,81	\$ 1.335,92
Abril	\$ 174,03	\$ 32,51	\$ 68,25	\$ 137,08	\$ 1.058,98	\$ 1.098,40
Mayo	\$ 68,65	\$ 73,10	\$ 170,60	\$ 177,10	\$ 990,11	\$ 1.486,39
Junio	\$ 74,51	\$ 586,63	\$ 108,48	\$ 153,10	\$ 725,30	\$ 962,68
Julio	\$ 69,45	\$ 593,57	\$ 141,64	\$ 84,89	\$ 944,58	\$ 1.065,63
Agosto	\$ 91,06	\$ 55,57	\$ 133,77	\$ 107,38	\$ 1.028,88	\$ 1.231,15
Septiembre	\$ 88,33	\$ 190,31	\$ 74,50	\$ 90,80	\$ 866,75	\$ 1.105,41
Octubre	\$ 67,31	\$ 243,44	\$ 171,86	\$ 85,73	\$ 995,39	\$ 1.471,14
Noviembre	\$ 82,75	\$ 47,24	\$ 137,16	\$ 73,73	\$ 1.238,15	\$ 1.552,17
Diciembre	\$ 66,03	\$ 40,89	\$ 147,82	\$ 102,71	\$ 1.304,26	\$ 1.538,70
Total Base Imponible	\$ 1.138,91	\$ 2.039,36	\$ 1.475,84	\$ 1.348,26	\$12.982,32	\$15.247,28
Total Ingresos	\$19.486,14	\$22.644,05	\$26.134,01	\$26.613,18	\$31.413,83	\$38.888,91
2% -2.92% Regalías	\$22,78	\$40,79	\$29,52	\$26,97	\$259,65	\$445,22

Elaborado por: La Autora con información de (Napotec, 2018)

Tabla 24. Principales indicadores sobre el pago de regalías a la SENA. Caso puerto privado especializado en carga contenerizada. (Con incremento de 26 nuevos servicios para base de cálculo)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	5,583,069	5,733,548	6,091,382	6,375,602	5,469,464	8,658,392
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	123,715	150,479	357,834	707,713	147,726	1,029,623

Total Ingresos	19,486,137	22,644,053	26,134,011	26,613,179	31,413,825	38,888,908
Costo de Ventas	18,901,553	21,964,732	21,074,738	21,434,143	26,449,435	31,729,220
Regalias SENA E	22,778	40,787	29,517	26,965	259,646	445,221
Otros Costos	18,878,774	21,923,945	21,045,221	21,407,177	26,189,788	31,283,999
Utilidad Bruta	584,584	679,322	5,059,273	5,179,036	4,964,390	7,159,688
Indicadores:						
ROE	2.22%	2.62%	5.87%	11.10%	2.70%	11.89%
Rentabilidad sobre ventas	0.63%	0.66%	1.37%	2.66%	0.47%	2.65%
Margen Bruto	3.00%	3.00%	19.36%	19.46%	15.80%	18.41%
Ratio: Regalias/Utilidad del Ejercicio	18.41%	27.10%	8.25%	3.81%	175.76%	43.24%
Ratio: Regalias / Costos	0.12%	0.19%	0.14%	0.13%	0.98%	1.40%
Ratio: Regalias / Ingresos	0.12%	0.18%	0.11%	0.10%	0.83%	1.14%

Elaborado por: La Autora con información de la (Superintendencia de Compañías, 2019)

El pago por concepto de regalías a la SENA E pasó de \$30 mil anuales a \$216 mil en el año 2016 y para el año 2017 se incrementó a \$445 mil, pues para ese año además de considerarse los 26 servicios adicionales, existió también un incremento del porcentaje para pago de regalías el cual pasó del 2% al 2.92%, como se muestra en la Tabla 24.

Estos ajustes reflejan que los pagos por regalías para este puerto en particular, se incrementaron en un 863% para el año 2016 en comparación al 2015 y en un 71% en el año 2017 en comparación al año 2016.

Tabla 25. Montos pagados por Regalías a la SENA E. Caso puerto privado especializado en carga contenerizada. (Sin incremento de 26 nuevos servicios para base de cálculo)

Mes	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Enero	\$83,95	\$83,96	\$99,49	\$195,20	\$98,50	\$185,64
Febrero	\$58,47	\$53,06	\$103,26	\$67,75	\$108,24	\$147,36
Marzo	\$214,38	\$39,09	\$119,01	\$72,80	\$223,63	\$183,06
Abril	\$174,03	\$32,51	\$68,25	\$137,08	\$148,31	\$146,46
Mayo	\$68,65	\$73,10	\$170,60	\$177,10	\$132,97	\$489,08
Junio	\$74,51	\$586,63	\$108,48	\$153,10	\$103,32	\$-150,97
Julio	\$69,45	\$593,57	\$141,64	\$84,89	\$84,55	\$133,47
Agosto	\$91,06	\$55,57	\$133,77	\$107,38	\$60,51	\$162,78
Septiembre	\$88,33	\$190,31	\$74,50	\$90,80	\$144,97	\$157,40
Octubre	\$67,31	\$243,44	\$171,86	\$85,73	\$173,99	\$324,07
Noviembre	\$82,75	\$47,24	\$137,16	\$73,73	\$194,49	\$424,65
Diciembre	\$66,03	\$40,89	\$147,82	\$102,71	\$179,93	\$356,99

Total Base Imponible	\$1.138,91	\$2.039,36	\$1.475,84	\$1.348,26	\$1.653,39	\$2.559,97
Total Ingresos	\$19.486,14	\$22.644,05	\$26.134,01	\$26.613,18	\$31.413,83	\$38.888,91
2% -2.92% Regalías	\$22,78	\$40,79	\$29,52	\$26,97	\$33,07	\$74,75

Elaborado por: La Autora con información de la (Superintendencia de Compañías, 2019)

La tabla 25 contiene el ejercicio para el pago de regalías sin considerar los 26 nuevos servicios, es decir se considera únicamente los ingresos por almacenaje de acuerdo al esquema para cálculo que estuvo vigente hasta el año 2015, al realizar este cálculo se pudo determinar que hasta el año 2016 se mantenía un promedio mensual de pago por este concepto de \$30 mil, mientras que para el año 2017 se incrementó a \$75 mil, producto de que el porcentaje de regalías pasó del 2% al 2.92%, también como efecto de que incrementó la carga atendida por este puerto para el año en mención.

Tabla 26. *Principales indicadores sobre el pago de regalías a la SENA. Caso puerto privado especializado en carga contenerizada. (Sin incremento de 26 nuevos servicios para base de cálculo)*

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Patrimonio	5,583,069	5,733,548	6,091,382	6,375,602	5,469,464	8,658,392
Utilidad/Pérdida del Ejercicio	123,715	150,479	357,834	707,713	147,726	1,029,623
Total Ingresos	19,486,137	22,644,053	26,134,011	26,613,179	31,413,825	38,888,908
Costo de Ventas	18,901,553	21,964,732	21,074,738	21,434,143	26,449,435	31,729,220
Utilidad Bruta	584,584	679,322	5,059,273	5,179,036	4,964,390	7,159,688
Indicadores:						
ROE	2.22%	2.62%	5.87%	11.10%	2.70%	11.89%
Rentabilidad sobre ventas	0.63%	0.66%	1.37%	2.66%	0.47%	2.65%
Margen Bruto	3.00%	3.00%	19.36%	19.46%	15.80%	18.41%
Ratio: Regalías/Utilidad del Ejercicio	18%	27%	8%	4%	22%	7%
Ratio: Regalías / Costos	0.12%	0.19%	0.14%	0.13%	0.13%	0.24%
Ratio: Regalías / Ingresos	0.12%	0.18%	0.11%	0.10%	0.11%	0.19%

Elaborado por: La Autora con información de la (Superintendencia de Compañías, 2019)

En la tabla 26 se muestra el ejercicio sin considerar para la base de cálculo de regalías, los 26 nuevos servicios. Se observa además que las utilidades del ejercicio no son constantes de un año a otro, lo que presenta un ROE promedio de 6.07% para el periodo de estudio. A partir del año 2014 se muestra un repunte

en el margen bruto de utilidad que se mantiene similar para los años siguientes; por otro lado, las ratios que demuestran el peso que el gasto por pago de regalías tiene sobre los costos e ingresos se mantienen en promedio entre el 0.14% y 0.13% respectivamente, sin embargo, para el año 2017 casi se duplican debido a que el porcentaje de estas regalías pasa del 2% al 2.92%.

Tabla 27. Comparativo de pagos por regalías a la SENA E – Caso puerto privado especializado en carga contenerizada. (Con incremento y sin incremento de 26 nuevos servicios para base de cálculo)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Tasas y Contrib SPTMF (Con incremento)	22,778	40,787	29,517	26,965	259,646	445,221	824,915
Tasas y Contrib SPTMF (Sin incremento)	22,778	40,787	29,517	26,965	33,068	74,751	227,866
Diferencia incremental en pagos a la SPTMF	-	-	-	-	226,579	370,47	597,048

Elaborado por. La autora con información de (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017), (Superintendencia de Compañías, 2019)

Como efecto de la adición de nuevos servicios y el incremento en el porcentaje para el cálculo del pago de regalías, en este caso de estudio se puede determinar que existió un incremento en el pago de regalías a la SENA E de \$597 mil entre el año 2016 y 2017, lo cual representa un flujo considerable de dinero para este puerto privado, el mismo que se vio obligado a pagar estos valores adicionales, mientras que si se hubiese mantenido el esquema anterior el pago por este concepto apenas hubiera alcanzado los \$228 mil para el periodo 2012-2017.

3.3 Presentación de resultados y discusión

Para septiembre del año 2014, el Estado aplicó una serie de reformas al sector portuario privado; producto de estos ajustes a los cálculos de tasas y contribuciones a la SPTMF, se incrementaron las escalas tarifarias fijadas como base para el cálculo del 5% de esta contribución; y el efecto fue un aumento promedio de aproximadamente 400% en cada tarifa, como se puede observar en la siguiente tabla comparativa:

Tabla 28. Porcentaje incremental para el cálculo de la liquidación de la contribución a la SPTMF según RESOLUCIÓN No. 497/95

Concepto	Reformado por el Art. 11 del D.E. 1111, R.O. 358, 12-VI-2008		Reformado por el Art. 1 del MTOP-SPTM-2014-0167-R		% Incremental de tarifas para base de cálculo
	Tarifa	Valor	Tarifa	Valor	
<i>Muellaje</i>					
Mts de eslora o fracción x horas de permanencia o fracción x		\$0,15		\$1,27	747%
<i>Por uso de infraestructura portuario por uso de las cargas:</i>					
<i>Carga embarcada</i>					
Carga general	Ton	\$1,27	Ton	\$5,00	294%
Gráneles Sólidos	Ton	\$1,00	Ton	\$4,50	350%
Gráneles Líquidos	Ton	\$0,72	Ton	\$4,00	456%
Contenedores	TEU	\$16,00	TEU	\$80,00	400%
<i>Carga desembarcada</i>					
Carga general	Ton	\$2,35	Ton	\$6,00	155%
Gráneles Sólidos	Ton	\$1,14	Ton	\$5,50	382%
Gráneles Líquidos	Ton	\$0,80	Ton	\$5,00	525%
Contenedores	TEU	\$38,00	TEU	\$91,60	141%
Valor de la contribución del		5%		5%	0%

Elaborado por: La Autora con información de las (Subsecretaria de puertos, transporte marítimo y fluvial, 2014; Subsecretaria de Puertos y Transporte, 2008)

En octubre del año 2014 las tarifas a considerarse para el cálculo de la contribución del 5% por muellaje y uso de infraestructura portuaria para la carga, aumentaron considerablemente; pese a que las tarifas reales que ofrecían los terminales portuarios a sus clientes estaban por debajo de lo fijado en esta última resolución.

Este incremento de la base para el cálculo ha significado que los puertos privados hayan visto afectado su flujo de efectivo mensual pues a partir del 2014 se cuadruplicó el pago de esta contribución.

De igual forma al analizar el incremento del pago de regalías a la Secretaria Nacional de Aduana – SENA, por parte de los terminales portuarios, correspondientes a los servicios que estos prestan como depósitos temporales tanto a importadores como a exportadores en general, se puede evidenciar que a partir del año 2016 los puertos vieron para el pago de este tributo, un impacto diez veces mayor en relación a lo que venían pagando hasta el año 2015.

Esto principalmente porque hasta ese año la base para el cálculo de regalías incluía únicamente el 2% sobre el total facturado por los servicios de almacenaje que los terminales portuarios prestaban; sin embargo, para el 2016 se incorporaron 26 servicios adicionales al de almacenaje, aumentando así significativamente la base para el cálculo de este impuesto.

Esto ha incidido en las decisiones de inversión y expansión de estas empresas, pues su rentabilidad se ha visto afectada sin lugar a dudas por el incremento del gasto en tasas, contribuciones y regalías, según alegan los representantes de este sector.

CONCLUSIONES

La presente investigación ha analizado el impacto que el incremento de las tasas, contribuciones y regalías han tenido en el desarrollo de los puertos privados de la ciudad de Guayaquil para los años 2012 a 2017, con los datos obtenidos y estimando valores de acuerdo a la normativa legal; y con los resultados expuestos se puede concluir lo siguiente:

- En relación al crecimiento de los puertos privados, el nivel de inversión realizado en capacidad instalada ha mejorado respecto a los años anteriores, inversiones que ascienden a 400 millones de dólares, de acuerdo a lo indicado por el Ing. Sergio Murillo actual presidente de la ASOTEP, estos datos se corroboran con los Estados Financieros presentados a la Superintendencia de Cias; captando así casi un 30% adicional de la carga de importación y exportación, que años atrás eran manejados en su mayoría por el puerto público concesionado de Guayaquil.
- La no socialización con respecto a los valores a pagar por estos tributos con el sector portuario privado, ocasionó incertidumbre en las perspectivas de crecimiento debido a la falta de seguridad jurídica, pues a través del objetivo planteado de identificar los tipos de tasas, contribuciones y regalías; y mediante la revisión de estas normativas, se pudo evidenciar que para el año 2014 las tarifas a considerarse para el cálculo del 5% de contribución por muellaje y uso de infraestructura portuaria, se incrementaron en un 400%, y así mismo se incluyeron 26 servicios adicionales para el cálculo del pago de regalías a la SENA E lo que significó también incremento de casi el 800%.
- Se determinaron también los valores estimados que los puertos privados han tenido que asumir por concepto de estos tributos antes y después de aplicar la normativa vigente, el resultado fue una marcada diferencia incremental a partir del año 2015 en el gasto de estos impuestos, sobre todo para el segmento de los puertos especializados en carga contenerizada que son los que más ingresos generaron por sus actividades portuarias, es así que para el año 2015 el rubro por pago de

estos impuestos aumentó en más de un 300% en relación al 2014, siendo el puerto TPG el que más pagos realizó con cerca de \$3 millones de dólares para el 2017, debido a la captación de nuevos clientes y mayor manejo de carga.

- Por otro lado, para el pago de regalías a la SENA, tomando como referencia uno de los principales puertos privados especializados en carga contenerizada, arrojó resultados importantes, pues para el año 2016 los pagos por servicios portuarios representaron un incremento de más del 800% en relación al 2015.
- Al evaluar la incidencia que estos impuestos tuvieron de la rentabilidad de los puertos para el período de estudio, se obtuvo que para el año 2016 el ROE disminuyó en un punto porcentual y para el 2017 en 6 puntos porcentuales, aunque el efecto no obedece completamente al incremento de tasas, pues a lo largo de este trabajo de investigación se pudo determinar que existieron otros factores que incidieron en la rentabilidad de estos puertos, como el crecimiento y captación de nuevos clientes que se tradujo en el incremento de los ingresos operativos, producto de la inversión que ciertos puertos realizaron en infraestructura y equipos.

Podemos así concluir que el sector portuario privado para el periodo de estudio se vio afectado con un incremento de más del 300% en promedio en el pago de tasas, contribuciones y regalías; lo cual frenó la decisión de inversión y crecimiento, y aunque los índices de rentabilidad no reflejan un decrecimiento abrupto, el medio empresarial privado se rige por la estabilidad jurídica y las leyes que promueve el estado, son cruciales para garantizar la igualdad de condiciones para una libre y sana competencia.

RECOMENDACIONES

El sector portuario en el Ecuador y por ende los puertos privados, como se ha mencionado a lo largo de este trabajo de investigación, desempeñan un papel importante en el crecimiento y desarrollo de la economía del país, generando además tributos importantes para el Estado, por lo que se recomienda lo siguiente:

- El Estado debe garantizar el cumplimiento de la Ley de Puertos, que indica que el 5% de contribución a la SPTMF debe ser sobre los ingresos portuarios del terminal, por tal razón es importante que los principales organismos de control estatales se enfoquen en este sector y logren un consenso que permita fijar el pago de estas tasas y contribuciones, en función a las tarifas reales que los puertos privados facturan a sus clientes por servicios de muellaje, carga y descarga; y no en base a una tabla con tarifas superiores que representan una mayor base imponible para el cálculo de esta contribución afectando a la rentabilidad de este sector y frenando decisiones de inversión.
- Para el pago de regalías a la SENAE, se debe realizar un análisis de todos los 27 servicios que forman parte de la base para el cálculo de este tributo, a fin de evaluar si los depósitos temporales privados deben o no pagar regalías por los diferentes servicios que ofrecen a sus clientes, pese a que su infraestructura portuaria en la mayoría de los casos se realiza con inversión propia y que no necesariamente obedece a inversiones y mejoras que el Estado realiza en este sector.
- Revisar la normativa del sector, con énfasis en la Ley de Puertos, para normar las actividades de los terminales portuarios privados – TPH y fijar tarifas de mercado por los servicios que estos ofrecen y forman parte de sus ingresos gravados, a fin de permitir una libre y sana competencia en todo el sector.

Cabe señalar que a enero del 2020, han existido ciertos avances para lograr esta seguridad jurídica en lo que respecta a la contribución del 5% a la SPTMF, el MTOP emitió una resolución para garantizar la operación de los terminales portuarios privados comerciales en el Ecuador, la misma que está siendo

consensuada con los principales actores y tiene prevista entrar en vigencia en el año 2021, donde se contemplen reajustes a la base de cálculo del 5%, lo que representa una noticia alentadora para este sector y puede mejorar la competitividad e inversión privada a nivel país.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ambito Jurídico. (2010). El Tributo en el Ecuador. *Revista Ambito Jurídico*.
- Anaya, H. O. (2018). *Análisis Financiero Aplicado bajo NIIF* (16 ava ed.). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- APG, A. P. (2018). *Autoridad Portuaria de Guayaquil - APG*. Obtenido de <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec>:
<http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/historia-del-puerto/>
- Asamblea Constituyente del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi, Manabí: Registro Oficial No. 449.
- Asamblea Nacional . (2014). *Código Tributario*. Quito: Registro Oficial No. 405.
- Asociación de terminales portuarios privados del Ecuador - ASOTEP. (2018). Obtenido de <http://www.asotep.org/nosotros.php>
- Blacio, R. (2018). *Derecho Ecuador*. Obtenido de <https://www.derechoecuador.com/el-tributo-en-el-ecuador>
- Caicedo, J. (2014). El desarrollo económico arriba a buen puerto. *El Tiempo*, Pág 30.
- Cámara marítima del Ecuador - CAMAE. (2018). Obtenido de <http://www.camae.org/servicios/>
- Carrillo. (2016). Regimen legal de las tarifas de servicios portuarios. *PUPC*, 24.
- CEPAL, C. E. (2018). *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Obtenido de Autoridad Portuaria de Guayaquil: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/historia-del-puerto/>
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. (2010). *Registro Oficial Suplemente No,351*.
- García, A. (2018). *Infraestructura portuaria en Ecuador*. Quito: Oficina Económica y Comercial de España en Quito - CIEX.
- Gitman, L. J. (2007). *Principios de Administración Financiera*. México : Pearson Education.
- Gutiérrez, O. (2018). Régimen tributario de las concesiones portuarias . *Revista Instituto Colombiano de Derecho Tributario* , 93-119.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. d. (2014). *Metodología de la Investigación*. México D.F.: MCGRAW-HILL/INTERAMERICANA DE EDITORES, S.A. DE C.V.
- Hidalgo, C. (2012). Las tasas portuarias y la potestad tarifaria de las Autoridades Portuarias de los puertos de interes general. *Cronica Tributaria*, 113-127.

- La Vanguardia. (10 de Enero de 2014). *China supera a EE.UU. y ya lidera el comercio mundial*. Obtenido de La Vanguardia Economía: <https://www.lavanguardia.com/economia/20140110/54397954190/las-exportaciones-chinas-crecieron-el-7-9-por-ciento-en-2013.html>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (14 de Septiembre de 2015). *Resolución No. SPTMF-ADM-001-13 Normativa tarifaria por servicios prestados por la Subsecretaría de Puertos, Transportes Marítimo y Fluvial - SPTMF*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (31 de Enero de 2017). Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2017. *Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2017*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2018). *Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/>
- Naportec, E. (2018). *Resumen de pagos mensuales de regalías a la SENA E*.
- Quintero, J. (2015). Los tributos vinculados: Impuestos, tasas y contribuciones en el Ecuador. *Repositorio Digital de la Universidad Nacional de Loja*, 1-102.
- Rúa, C. (2006). Los puertos en el transporte marítimo. *Enginyeria d'Organització i Logística Industrial*, 1-20.
- Sánchez, R. J. (2003). El pago por el uso de infraestructura de transporte vial, ferroviaria y portuaria, concesionada al sector privado. *Naciones Unidas - CEPAL*, 76.
- Santander, A. &. (2005). Modernización portuaria en Chile. *Revistas electrónicas UACH*, 40.
- SCPM, S. d. (17 de Abril de 2019). *SCPM, Informe SCPM-INAC-DNITEE-2019-016-I*. Obtenido de www.scpm.gob.ec: <https://www.scpm.gob.ec/sitio/2019-2/>
- Secretaría Nacional de Aduana del Ecuador. (12 de Noviembre de 2015). *SENAE-DGN-2015-0941-RE Pago de regalías por parte de los depósitos temporales*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Registro Oficial Suplemento 417 de 14-dic.-2015.
- Sepulveda, D. (2000). Los procesos de la reforma portuaria en Latinoamérica (Argentina, Brasil, Chile y México). <http://www.comunidadandina.org/Prensa.aspx?id=1277&accion=detalle&cat=DI&title=los-procesos-de-reforma-portuaria-en-latinoamericaargentina-brasil-chile-y-mexico>.

- Subsecretaria de Puertos y Transporte. (12 de Junio de 2008). *Liquidación de contribuciones por tarifas portuarias*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Registro Oficial No. 358.
- Subsecretaria de puertos, transporte marítimo y fluvial. (11 de Septiembre de 2014). *Determinación del cálculo para la contribución*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Registro Oficial No. 347. Obtenido de Ministerio de Transporte y Obras Públicas: <https://www.obraspublicas.gob.ec>
- Superintendencia de Compañías, V. y. (2019). *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Obtenido de <https://www.supercias.gob.ec/portalscvs/>
- UNCTAD. (2015). *www.unctad.org*. Obtenido de Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo: <https://unctad.org/es/Paginas/Home.aspx>
- Zanella, L. (28 de Junio de 2018). *Puertos mexicanos más caros por reforma a la ley aduanera*. Obtenido de <http://t21.com.mx/maritimo/2018/06/28/puertos-mexicanos-mas-caros-reforma-ley-aduanera>

ANEXOS

Anexos

Entrevistas Semiestructuradas

ENTREVISTA 1

DATOS DEL ENTREVISTADO

Empresa: Asociación de Terminales Portuarios Privados - ASOTEP
Nombre: Ing. Sergio Murillo Bustamante
Cargo: Presidente

PREGUNTAS:

1.- ¿Podría comentarnos un poco sobre el papel y aporte que juegan en la actualidad los puertos privados en la economía del país?

A finales del siglo anterior, la ciudad de Guayaquil, principal ciudad puerto de Ecuador, se encontraba atrasada en infraestructura portuaria y el comercio exterior soportaba extra costos por dicha falta de capacidad. Adicional, el Estado no contaba con recursos para invertir en infraestructura portuaria, por lo que se abrió la inversión en el sector portuario para el sector privado, lo que significó en una inversión que la fecha es cercana a los 400 millones de dólares, lo que ha permitido estar, como ciudad, lista para absorber el crecimiento de los próximos 25 años que pueda tener la economía, debido a las inversiones y capacidad instalada de tanto los puertos estatales concesionados como los puertos privados. Los puertos privados de Guayaquil movilizan más del 50% de carga no petrolera del país.

2.- ¿Considera Ud. que el Estado promueve y apoya la actividad portuaria privada en el país?

El periodo de análisis 2012-2017, definitivamente no. A partir de 2018 si podemos comentar que el Estado está promoviendo más inversiones privadas.

3.- ¿Cree Ud. que las medidas adoptadas por el Estado, en cuanto a los incrementos de tasas, contribuciones y regalías en los últimos años fueron socializadas oportunamente con los terminales portuarios?

El último cambio realizado en octubre de 2014 no fue sociabilizado con el sector portuario privado; causó un impacto tremendo en la estructura de costos, que, al estar en un sistema de competencia, tocó al sector portuario privado absorberlo,

imposibilitando el traspaso de este fuerte costo incremental (más del 300% promedio vs tarifario anterior) y poniendo en riesgo, ante esta incertidumbre, las inversiones futuras a realizar el sector privado en infraestructura portuaria.

4.- ¿Cómo ha afectado esta carga impositiva en el desarrollo de este sector?

Generando inseguridad jurídica e incertidumbre, los principales factores para ahuyentar la inversión privada en el sector portuario.

5.- ¿Qué acciones están tomando los puertos privados para obtener un acercamiento con el Estado para mejorar las condiciones de la carga impositiva actual?

En enero 2020 se logró junto al apoyo del MTOP, en establecer una regulación que blinda las contribuciones de los puertos privados a través de un procedimiento concreto, ceñido a la ley de puertos y que elimina y anula cualquier intervención de algún funcionario en arbitrariamente cambiar las reglas de juego.

6.- En base a su experiencia en el sector, ¿Cuáles deberían ser los criterios para el cálculo y cobro de estos impuestos?

Lo que indica la ley de puertos, es decir, aplicar el 5% sobre los ingresos portuarios del terminal. Esto es lo que el MTOP emitió una regulación en enero de 2020 a fin de dar seguridad jurídica a la operación de los terminales portuarios privados comerciales del Ecuador.

ENTREVISTA 2

DATOS DEL ENTREVISTADO

Empresa: Naportec S.A.
Nombre: Eco. Lidia Cevallos
Cargo: Gerente General

PREGUNTAS:

1.- ¿Podría comentarnos un poco sobre el papel y aporte que juegan en la actualidad los puertos privados en la economía del país?

Los puertos privados han contribuido de manera significativa al País, no sólo siendo aliado estratégico del comercio exterior con el movimiento de carga de exportación e importación sino generando fuentes de empleo y efectuando inversiones significativas que ascienden a 400 millones de dólares hasta la presente fecha.

2.- ¿Considera Ud. que el Estado promueve y apoya la actividad portuaria privada en el país?

El apoyo del Estado se ha visto reflejado desde el año 2018 hasta la presente fecha, en años anteriores no ha existido estabilidad jurídica ni las condiciones necesarias para fomentar una libre competencia.

3.- ¿Cree Ud. que las medidas adoptadas por el Estado, en cuanto a los incrementos de tasas, contribuciones y regalías en los últimos años fueron socializadas oportunamente con los terminales portuarios?

Los incrementos en tasas, contribuciones y regalías no fueron socializados con los terminales portuarios, las medidas adoptadas tuvieron un fuerte impacto a nivel de costos, este tipo de medidas ocasiona pérdida de competitividad y pone en riesgo futuras inversiones ante la inseguridad jurídica.

4.- ¿Cómo ha afectado esta carga impositiva en el desarrollo de este sector?

La imposición de esta carga impositiva, generó pérdida de competitividad y tuvo un impacto significativo en las inversiones futuras.

5.- ¿Qué acciones están tomando los puertos privados para obtener un acercamiento con el Estado para mejorar las condiciones de la carga impositiva actual?

Luego de una gestión efectuada en conjunto con el MTOP, en enero 09 del 2020, se anunció la política tarifaria para la actividad portuaria, donde se establece una tasa del 5% sobre los ingresos reales que facturan los puertos.

Se trata de una contraprestación que las Terminales privadas pagarán al Estado por el otorgamiento de la facultad de prestar servicios públicos portuarios a terceros.

6.- En base a su experiencia en el sector, ¿Cuáles deberían ser los criterios para el cálculo y cobro de estos impuestos?

Se deben efectuar según lo establece la ley de Puertos, 5% sobre los ingresos portuarios del Terminal.