Proyecto para Retomar en su Totalidad el Servicio de Practicaje de la Autoridad Portuaria de Guayaquil

Humberto Rafael Álava Gutiérrez
Gema María Pinargote Romero
Willi Vicente Zurita Zambrano
Ing. Marco Tulio Mejía
Facultad de Economía y Negocios (FEN)
Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL)
Campus Gustavo Galindo, Km 30.5 Vía Perimetral
Apartado 09-01-5863. Guayaquil – Ecuador
halava@espol.edu.ec
magepina@espol.edu.ec
vizurita@espol.edu.ec
mmejia@espol.edu.ec

Resumen

Este proyecto tiene como objetivo retomar el servicio de practicaje, que en principio era responsabilidad de Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), la cual era la encargada de su administración. Actualmente el servicio de practicaje está a cargo de empresas privadas, esto por disposición de la misma Autoridad Portuaria de Guayaquil quien decidió que era más eficiente si el servicio era brindado por estas empresas. Entre las cuales podemos citar las siguientes: ECUADORIAN PILOT, SERNAPRA, PACIFIC PILOT, CISENI.

Nuestro proyecto está enfocado en conocer el cómo Autoridad Portuaria de Guayaquil podría retomar el servicio de practicaje, y cuál sería el impacto socio-económico que este proyecto tendría si se llevara a cabo.

El servicio de practicaje es el servicio que se le brinda a todos los buques que ingresan al Puerto Simón Bolívar de Guayaquil y demás terminales privadas. Este servicio tiene como herramienta principal a las personas denominadas "PRACTICOS", que son los únicos encargados de ingresar los buques a los diferentes muelles. La principal función de APG como entidad del estado es "servir", por esta razón Autoridad Portuaria de Guayaquil debería de retomar este servicio de practicaje, una vez que termine la concesión o una vez que considere que pueda brindar este servicio eficientemente.

Palabras Claves: *Servicio de Practicaje, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Prácticos, Concesión.*

Abstract

This project aims to resume the pilotage service, which in principle was the responsibility of Port Authority of Guayaquil (PAG), which was responsible for its administration. Currently the pilotage service is charge of private companies, which provide for the Port Authority of Guayaquil who decided it was more efficient if the service was provided by these companies. Among them include: Ecuadorian PILOT, SERNAPRA, PACIFIC PILOT, CISENI.

Our project is focused on known as the Port Authority of Guayaquil can resume pilotage service, and what would be the socio-economic impact that this project would be carried out.
The pilotage service is being offered to all ships entering the Simon Bolivar Port of Guayaquil and other private terminals. This service is the main tool for people called "PRACTICAL", which are solely responsible for the vessels to enter the various docks. The main role of PAG as a state is "to serve", for this reason Port Authority of Guayaquil should return to this pilotage service, once the grant or when you consider that you can provide this service efficiently.

Keywords: *Pilotage Service, Port Authority of Guayaquil, practical, Concession.*

1. Introducción

Autoridad Portuaria de Guayaquil fue creada en el año de 1958, con la finalidad de servir y ser facilitador para el comercio nacional e internacional como el puerto principal del Ecuador.

La idea para el desarrollo del presente proyecto nació con el propósito de colaborar con los procesos de entidades del estado.

En este proyecto quisimos enfocarnos en los servicios que brinda la Autoridad Portuaria de Guayaquil, específicamente en el Servicio de Practicaje, que actualmente es brindado por empresas privadas.

A efectos de abordar este tema, lo primero que establecimos fue cuál era el servicio a brindarse, su definición y procesos.

Esto se lograría mediante un estudio financiero, técnico y legal. En el estudio financiero nos enfocaremos en la vialidad del proyecto por el costo de inversión, por el costo operativo y por el costo administrativo.

En el estudio técnico nos enfocaremos en la ubicación de nuestros centros de operación, el tipo de equipos que se utilizará y los costos de los mismos; es importante mencionar que de los tres estudios que realizaremos, uno de los más importantes es la parte legal, debido a las numerosas consecuencias que ocasionaría si Autoridad Portuaria de Guayaquil decide retomar este servicio de practicaje; ya que en la actualidad existe una autorización otorgada por APG para las empresas privadas encargadas de este servicio que finaliza el 2011.

Desde el punto de vista social consideramos que el proyecto otorgará beneficios importantes al estado ecuatoriano, puesto que los recursos adicionales que se obtengan del servicio de practicaje, serán administrados directamente por el estado, quien a su vez distribuirá de la forma más óptima dichos recursos al país.

2. Estudio de Mercado

Para este estudio de mercado se ha utilizado como fuente principal a la entidad de Autoridad Portuaria de Guayaquil, la cual nos ha brindado toda la información necesaria, mediante datos históricos.

A efectos de abordar este tema, lo primero que debemos establecer es cuál es el servicio a brindarse y en ese contexto debemos indicar que el mismo se enmarca en lo que está dispuesto en la propia normativa aplicable donde se define que: El Servicio de practicaje, es un servicio portuario que se brinda al buque, que estos tienen la obligación de solicitar el servicio de 1 practico, para las entradas y salidas por los canales y ríos navegables, en atraques y desatraques de muelles públicos y privados, en amarres y desamarres de boyas, fondeos, en las entradas y salidas de diques flotantes de buques de mas de 500 TRB, y en cualquier maniobra que según la autoridad marítima requiera del servicio de un práctico.

Los prácticos en la actualidad y de acuerdo a las cifras estadísticas realizan dos tipos de operación, la primera que comprende la asistencia a los buques que atracan en los diferentes puestos y la segunda que comprende aquellas que se denominan shiffting y que no es otra cosa que aquellas maniobras que no comprenden la asistencia a los buques en sus operaciones de zarpe como por ejemplo la corrida de puestos de atraque, las salidas a fondeaderos.

Planteamiento del problema

Autoridad Portuaria de Guayaquil fue creada en el año de 1958, con la finalidad de servir y ser facilitador para el comercio nacional e internacional como el puerto principal del Ecuador; dentro de sus responsabilidades como entidad pública, tenemos las administrativas en donde consta los trámites aduaneros que consiste en la verificación de carga, pago de aranceles y mas; verificación de la legalidad, etc. En la parte operativa está la de brindar servicio de carga, descarga y almacenamiento de contenedores, servicio de remolque, ***servicio de practicaje***, etc. Y de gestionar cualquier requerimiento aduanero.

En el año de 2007 Autoridad Portuaria de Guayaquil autorizó a empresas privadas para que brinden este servicio con la finalidad de mejorar el servicio de practicaje a los buques que ingresan y salen del puerto.

Actualmente Autoridad Portuaria de Guayaquil quiere retomar este servicio en su totalidad, por cuanto, el principio fundamental para la que fue creada esta entidad es la de servir, y así contribuir al estado ecuatoriano y a su desarrollo.

2.1. Metodología

Para la consecución y estructuramiento de este estudio se pusieron los siguientes procedimientos y técnicas; basados en el método histórico-estadístico.

- Recopilar toda la información general y globalizada concerniente al servicio de practicaje para aquello habrá que recopilar información dentro de la siguiente institución:
  - Autoridad Portuaria de Guayaquil
- Elaborar, basándose en la información suministrada, cada uno de los capítulos que se propondrán dentro del temario, entre los cuales estarían: Análisis del Mercado, Estudio Legal, Estudio técnico, Estudio Financiero, conclusiones y recomendaciones.
- Evaluar y concluir, basándonos en la información obtenida por Autoridad Portuaria de Guayaquil del servicio de practicaje, todos los cuadros económicos y financieros que genera la investigación de

este proyecto de manera que exista una información exacta de cual o cuales serán los beneficios del retomar el servicio de practicaje en la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

2.2. Guayaquil y el Servicio de Practicaje

Antes de que Autoridad Portuaria de Guayaquil autorizara a que empresas privadas den este servicio de practicaje, era la entidad la que estaba a cargo de brindar este servicio. Autoridad Portuaria de Guayaquil por mejorar y modernizar este servicio de practicaje tomó la decisión de concesionar este servicio a las empresas privadas:

- Ecuadorian Pilot
- Pacific Pilot
- Ciseni
- Sernapra

En el transcurso de este tiempo las empresas privadas han brindado un buen servicio acaparando de forma eficaz el 100% del mercado.

Demostrando que la idea de Autoridad Portuaria de Guayaquil de concesionar este servicio para la modernización del estado funciono a cabalidad; pero así mismo se dejo a un lado la principal función del estado que es ***"servir"***. Por ello en la actualidad sería importante retomar este servicio de practicaje para así hacer realidad su principal función que es la de ***"servir".***

2.3. Antecedentes del servicio de practicaje

En relación a los datos obtenidos por el sistema estadístico de Autoridad Portuaria de Guayaquil hemos encontrado que en los últimos diez años el número de buques que han ingresado a nuestro país posee altos y bajos; acentuándose en los últimos años.

Es importante mencionar que por otro lado el volumen de los espacios cerrados de los barcos que han ingresado han mantenido un aumento, ubicándose en una media de 14500 TRB que es la medida con la que se mide el volumen de los buques que ingresan al Puerto Simón Bolívar de Guayaquil y por la cual se cobra una tasa por cada TRB de 0.035; y adicionalmente las ayudas de navegación que también se cobra por cada TRB; y se lo realiza multiplicando el total de TRB del buque por el valor de la tasa por cada TRB(Tonelada de registro bruto).

En promedio los buques que arriban al Puerto Simón Bolívar de Guayaquil poseen 14500 TRB.

2.4. Perspectivas del Mercado

El mercado hasta Octubre del 2008 ha aumentado con relación al mismo mes de los periodos 2005-2006, 2006-2007 en un 18% esto nos hace notar que el mercado incluso en las actuales condiciones de crisis mundial muestra un crecimiento, que es favorable para las arcas del estado.

Este incremento tiene como razón fundamental la concesión del Puerto Simón Bolívar de Guayaquil, la cual fue otorgada a la empresa llamada CONTECON la misma que desde agosto del 2007 que entro en funcionamiento a modernizado el servicio portuario (carga, descarga, almacenamiento y entrega de contenedores); Esto ha vuelto al Puerto Simón Bolívar de Guayaquil en uno de los puertos más competitivos y atractivos de Sudamérica.

2.5. Demanda del Servicio de Practicaje en Guayaquil

La demanda actual según el departamento de control de gestión de Autoridad Portuaria de Guayaquil nos muestra en lo que va del año hasta el mes de Octubre un crecimiento con respecto a los años anteriores hasta el mismo mes del 18% ubicándose en 2087 buques en este año.

La demanda está dada por el número de buques de más de 500 TRB (volumen de los espacios cerrados que tiene el buque) que arriban a los muelles de Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), muelles privados, fondeadero u otros muelles.

3. Estudio Legal

En el siguiente informe expondremos todas las bases legales por las cuales se realizo la autorización a las empresas privadas del servicio de practicaje; también la base legal de cómo retomar el servicio de practicaje.

3.1. Autoridad Portuaria de Guayaquil como ente Titular de sus Bienes y Servicios

1.- Autoridad Portuaria de Guayaquil, es una institución del Estado, de derecho público y finalidad pública, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, creada mediante Decreto Ley de Emergencia No. 15 del 10 de abril de 1958, publicado en el Registro Oficial número 486 del 12 de los mismos mes y año, reguladas por las disposiciones contenidas en la Ley General de Puertos y la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional. En su calidad de institución del Estado, se encuentra comprendida en el art. 118 de la Constitución Política de la República del Ecuador.

2.- APG, conforme las disposiciones normativas que regulan su vida administrativa y operativa, es titular de todos sus bienes y servicios, entendiéndose por este último, todos los comprendidos como facilidades portuarias y los servicios portuarios a los buques, a las cargas y de servicios complementario.

3.2. Delegación de los Servicios Portuarios al Sector Privado

II.1.- Los procesos de privatización y modernización en el sector portuario, tienen su origen en el año 1992 con la Decisión 314 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena (actual Comisión de la Comunidad Andina de Naciones

CAN) , la misma que entre una de las políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino, se dispuso en el art. 13 de la misma que: **"***LOS PAISES MIEMBROS OPTIMIZARAN LOS SERVICIOS PORTUARIOS, CON EL FIN DE REBAJAR LAS ELEVADAS TARIFAS ACTUALES, AGILIZAR LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS Y LOGRAR OPERACIONES BAJO CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD ENTRE DIFERENTES PUERTOS, EMPRESAS ESTIBADORAS Y DE SERVICIOS DE PUERTOS***"**., la disposición constante en el art. 13 de la Decisión 314 fue el punto de partida de los procesos de modernización de las Autoridades Portuaria del Ecuador que se han venido implementando desde hace más de una década.

Siendo consecuente con lo señalado en el art. 13 de la Decisión 314 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y con lo indicado en el párrafo anterior, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos como máximo órgano de regulación, de dirección, planificación y control de la política portuaria económica, mediante la Resolución No. 012/93, expedida el 24 de marzo de 1993, determinó la necesidad de modernizar a las Autoridades Portuarias del Ecuador, a efectos de que se vuelvan eficientes y ofrezcan condiciones de competitividad adecuadas, para lo cual aprobó un *Plan de Acción para la Modernización del Sistema Portuario Nacional*. Dicho Plan comprendía entre otros: La reestructuración administrativa de las Autoridades Portuarias, la adecuación de la legislación portuaria, la modernización de los servicios portuarios y el robustecimiento de las Autoridades Portuarias como entes de control y normativos, antes que entes operativos.

La mencionada Resolución del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, fue tomada antes de que se expida la "Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada" (Ley No. 50 del 21 de diciembre de 1993, publicada en el Registro Oficial No. 349 del 31 de los mismos mes y años) y antes de la expedición de la Codificación de la Constitución Política de la República del Ecuador, publicada en el Registro Oficial No. 183 del 05 de mayo de 1993, en cuyo art. 46 se señalaba que el Estado, excepcionalmente podía delegar a la iniciativa privada el ejercicio de las actividades realizadas por las empresas estratégicas (entre ellas, las Autoridades Portuarias).

II.2.- La Ley de Modernización del Estado, conforme lo señala su art. 1 lit. c), tiene entre sus objetivos principales, el establecer principios y normas generales para regular, entre otros aspectos la prestación de servicios públicos y las actividades económicas por parte de la iniciativa privada mediante la desmonopolización, la libre competencia y la delegación de los servicios o actividades desarrolladas por el Estado a través de sus instituciones..

Por otra parte, el art. 4 de la indicada Ley, señala que el proceso de modernización del Estado tiene por objeto incrementar los niveles de eficiencia, agilidad y productividad de la administración de las funciones que tiene a su cargo el Estado; así como promover, facilitar y fortalecer la participación del sector privado y de los sectores comunitarios o de autogestión en las áreas de explotación económica.

II.3.- El Reglamento Sustitutivo del Reglamento General a la Ley de Modernización del Estado en su art. 154 establece que las condiciones específicas para las concesiones de obras y servicios portuarios y demás modalidades de delegación a la iniciativa privada de este sector, se determinarán en el Reglamento de Servicios Portuarios, que será expedido por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, de acuerdo con el art. 5 lit. b) de la Ley General de Puertos.

II.4.- Con fundamento en la indicada disposición reglamentaria, la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, expidió el "Reglamento de Servicios Portuarios para los Puertos Comerciales Estatales del Ecuador" mediante la Resolución No. 470/96 del 23 de julio de 1996, publicada en el Segundo Suplemento del Registro oficial No. 995 del 24 de Julio de 1996, la misma que fue reformada mediante la Resolución No. 548/97 del 15 de agosto de 1997, publicada en el Registro Oficial No. 141 del 29 de los mimos mes y año. Posteriormente, este Reglamento, fue derogado por la Resolución DIGMER No. 110/01, publicada en el Registro Oficial No. 406 del 6 de septiembre del 2001 y esta a su vez por la Resolución DIGMER No. 001/08.

3.3. Marco Normativo General que ampara la Delegación de los Servicios Públicos Portuarios de Remolque y *Practicaje* al Sector Privado

III.1- La Constitución Política de la República del Ecuador en su art. 249 dispone que es responsabilidad del Estado, la provisión de servicios públicos facilidades portuarias y otros de naturaleza similar, pudiéndolos prestar directamente o por delegación a empresas mixtas o privadas, mediante concesión, asociación, capitalización, traspaso de la propiedad accionaria o cualquier otra forma contractual, de acuerdo con la ley.

III.2.- La Ley de Modernización del Estado, en su art. 41, señala que el Estado podrá delegar a empresas mixtas o privadas la prestación de los servicios públicos de facilidades portuarias.

III.3.- La Ley de Modernización del Estado en su art. 43, entre las modalidades que establece para delegar un servicio público al sector privado establece entre otras:

> lit. c) Concesión de uso, de servicio público o de obra pública, licencia, permiso *u otras*

figuras jurídicas reconocidas por el derecho administrativo.

lit. e) *Cualquier otra modalidad que mediante Decreto determine el Ejecutivo y que esté amparada por la Ley ecuatoriana.*

III.4.- El Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, expedido mediante Decreto Ejecutivo No. 467 el 6 de junio del 2000, publicado en el Registro Oficial No. 97 del 13 de los mismos mes y año, en su artículo 4 numeral 7 establece de entre las figuras jurídicas que admite la Ley de Modernización para la delegación al sector privado, se aplicarán en los puertos las de autorización, permiso o concesión".

3.4 Practicaje

Las condiciones especificas para prestación del servicio de practicaje en la jurisdicción de APG, están contempladas en el Reglamento para el Servicio de Practicaje Marítimo y Fluvial en los Puertos de y Terminales de la República, expedido mediante Resolución No. 056-2007 del 30 de julio del 2007, publicada en el Suplemento del Registro Oficial 148, 15-VIII-2007.

IV.2.1.- El Reglamento aludido en el numeral precedente, en su art. 2, define el practicaje marítimo y fluvial como un servicio portuario público garantizado por el Estado controlado y regulado para su eficaz cumplimiento por la Autoridad Portuaria Nacional. Así mismo, este articulado, establece que la prestación de este servicio, recibe el nombre de servicio de practicaje, el que se ejercerá por ecuatorianos, que acrediten la matrícula de Prácticos.

El segundo inciso del art. 8, del mismo Reglamento, dispone que : "Para operar en la jurisdicción de una Autoridad Portuaria las OPB para el servicio público de practicaje, deberán suscribir un contrato de autorización con la respectiva Autoridad Portuaria, "*previo al cumplimiento de los requisitos legales correspondientes"*.

4. Estudio Técnico

4.1. Definición de Práctico y otros Conceptos Básicos

La persona que realiza el practicaje se la denomina como práctico el cual se encuentra capacitado para realizar las diferentes maniobras que requiere un buque para ingresar al Puerto Simón Bolívar de Guayaquil

La unidad monetaria en la que se liquida este servicio de practicaje es en dólares USA por atraque, desatraque y shifftings.

El atraque es la acción de amarrar un buque a un muelle.

El desatraque es la acción de desamarrar un buque para que salga del muelle.

El shiffting es la acción del movimiento que realiza un práctico para llevar de un lugar a otro a un buque.

4.2.Categorización de los Servicios Portuarios

Los servicios portuarios que se prestan en las autoridades portuarias se clasifican en:

a) Servicios a los Buques: Consisten en la gestión y ejecución de las actividades de ayuda a las naves para su acceso, estadía y salida de los puertos y zonas de aproximación y fondeo, que sean necesarias para una apropiada navegación y permanencia en los mismos.

b) Servicios a las cargas: Consisten en la gestión y operación del movimiento y almacenamiento de las cargas en los recintos portuarios y sus actividades conexas.

c) Servicios complementarios: Consisten en la gestión de apoyo o complemento para los servicios portuarios a la carga o al buque y la escala de los buques.

4.3. Ubicación de la planta

En la actualidad existen tres bases de comunicación ubicados en tres puntos estratégicos que son:

a) En la Isla Puna, donde se encuentra un radio operador el cual se encarga de vigilar la llegada de los buques y pasa la información a las demás bases.

b) En Data Posorja, de aquí se embarcan los prácticos en las diferentes lanchas para tomar posesión de los buques que requieren su servicio, también se recibe la información enviada por el primer punto que es en la Isla Puna, es importante mencionar que antes de que los prácticos salgan a tomar posesión de los buques deben recibir la autorización de la base ubicada en el Puerto Simón Bolívar.

c) En el Puerto Simón Bolívar, en esta base se recibe la información de las dos bases antes mencionadas, para su respectiva confirmación y es de aquí de donde sale la orden para que los prácticos realicen su respectivo trabajo; En esta base se encuentra la oficina administrativa en donde se confirma todo los permisos respectivos y hora de llegada de los buques.

4.4. Maquinarias y Equipos

En el proyecto de retomar el servicio de practicaje se ha contemplado instalar y utilizar a toda capacidad los equipos de comunicación tales como:

- Radios Portátiles
- Centrales de radio
- Equipos de radar
- Grabadora electrónica
- Equipos de computación

4.5. Transporte

En el proyecto de retomar el servicio de practicaje es fundamental el transporte, por cuanto es el medio por el cual los prácticos serán transportados a sus dos destino, por ello en el proyecto hemos considerado dos tipos de transporte el marítimo y el terrestre.

En el transporte marítimo tenemos los siguientes:

- Las lanchas rápidas
- Las lanchas de Data Posorja

En el transporte terrestre se utilizaran tres camionetas.

4.6. Requerimientos de Mano de obra

Al retomar el servicio de practicaje Autoridad Portuaria de Guayaquil se ha considerado que para el primer año se necesitara 74 personas y para el segundo año se necesitaran de 99; este aumento se dará debido a que los trabajadores en el segundo año tendrán derecho a salir de vacaciones y este aumento de 25 trabajadores compensara a los trabajadores que salgan de vacaciones.

Estructura Organizacional:

Dado que se considera una unidad de negocio de Autoridad Portuaria de Guayaquil, la estructura debe ser de tal manera que se acople al orgánico funcional de la entidad, y en ese contexto la misma esta idealizada de tal manera que pueda ser una División de un Departamento, que de forma directa tenga como función el control de operaciones de tráfico o de seguridad en el canal.

La estructura de la División que para el proyecto se plantea, consta de los siguientes cargos:

- Prácticos
- Secretaria
- Radio Operadores
- Mecánicos
- Patrones de lancha
- Choferes
- Mensajero

Las relaciones funcionales se establecen de acuerdo al organigrama que se presenta en el Gráfico. Nº 1, y su número esta dado en función de la estructura horaria planteada de la siguiente manera:

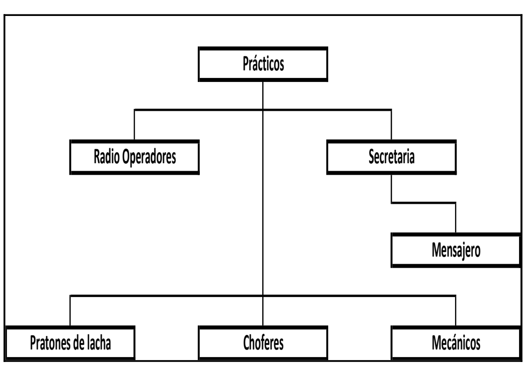

Figura 1 – Estructura Organizacional

5. Inversiones y Financiamiento

5.1. Inversión

Para nuestro proyecto de retomar el servicio de practicaje por parte de Autoridad Portuaria de Guayaquil hemos contemplado una inversión de $ 1.080.500,00 por cuanto APG cuenta con la infraestructura necesaria para cumplir con todas las expectativas que tiene nuestro proyecto, por ello, en el valor de la inversión solo contempla los rubros que corresponden a los siguientes:

Nombre	Cantidad	Precio	Total
Lanchas	2	45.000,00	90.000,00
Lanchas para Data Posorja	2	400.000,00	800.000,00
Equipo de radio	8	2.500,00	20.000,00
Equipo de radio portátil	35	800,00	28.000,00
Vehículo	3	24.000,00	72.000,00
Equipo de computación	3	1.500,00	4.500,00
Radares	3	20.000,00	60.000,00
Grabadora electrónica	1	6.000,00	6.000,00
Total de Inversión			**1.080.500,00**

Figura 2 - Inversión

En esta lista se encuentra todo el equipo necesario e imprescindible para llevar a cabo este proyecto con la mayor calidad y eficiencia y así cumplir con todas las exigencias que requiere este servicio.

Cabe mencionar que se vuelve a invertir en vehículos y equipos de computación cada 5 años esto se ha estimado así, por la razón que serán utilizados de forma constante para la eficiencia del servicio de practicaje. Así mismo en el año 10 se volverá a invertir en todos los equipos de oficina y vehículos por cuanto, estos por su utilización deberán ser renovados.

5.2. Financiamiento

Autoridad Portuaria de Guayaquil fue creada en el año 1958 en el gobierno constitucional de Camilo Ponce Enríquez mediante el Decreto de Ley de Emergencia No. 15. Su creación fue hecha mediante un decreto de emergencia considerando que era indispensable la construcción de un Puerto Nuevo cerca de Guayaquil para impulsar el desarrollo económico del Ecuador.

Autoridad Portuaria de Guayaquil fue constituida como una Entidad Autónoma de Derecho Privado con finalidad pública, con personería jurídica, patrimonio y fondos propios y plena capacidad para adquirir derechos y obligaciones.

Fue creada con el fin específico de manejar el planeamiento, la financiación, la ejecución, las operaciones, los servicios y las facilidades en el Puerto de Guayaquil y de todas las obras portuarias que se construyeren dentro de su jurisdicción. Para el cumplimiento de sus fines y para el ejercicio de sus atribuciones, la Autoridad Portuaria de Guayaquil tendría jurisdicción sobre la zona marítima y fluvial y sobre el área terrestre portuaria.

Con lo expuesto anteriormente, el proyecto de retomar el servicio de practicaje por parte de APG será financiado de manera directa por fondos propios de dicha institución.

6. Presupuesto, Costos y Gastos

6.1 Presupuesto de Ingresos

En nuestro proyecto de retomar el servicio de practicaje por parte de Autoridad Portuaria de Guayaquil se ha presupuestado ingresos por las siguientes tarifas:

- ✓ Por maniobras incluyendo la entrada y salida de buques incluyendo el numero de shifftings.
- ✓ Por ayudas a la navegación que solo se cobrara a la entrada de los buques.

6.2. Costo del Servicio de Practicaje

Los costos del proyecto de retomar el servicio de practicaje por parte de APG son del 45% del total de ingresos, poco a relación de los altos ingresos que genera este proyecto. Los rubros que generan estos costos son los siguientes:

- Salarios
- Beneficios
- Costo de mantenimiento
- Costos misceláneos
- Gastos Generales

Salarios

En esta cuenta de salarios se incluye el sueldo de todo el personal que se requiere para realizar el proyecto.

Beneficios

Aquí tenemos todos los beneficios a los que tienen derecho el personal requerido para nuestro proyecto.

Costo de mantenimiento

En esta cuenta tenemos todos los costos de mantenimiento que se requiere para las lanchas y vehículos.

Costos misceláneos

En esta cuenta encontramos todos los gastos referentes a problemas con sistema, fotocopias, papelería y suministros de oficina.

Gastos Generales

En esta cuenta tenemos todos los gastos imprevistos que puedan suscitarse durante la ejecución de nuestro proyecto, también se incluye la alimentación de los prácticos.

6.2.1. Depreciaciones, Mantenimiento y Seguros

Depreciaciones

En nuestro proyecto las depreciaciones que existen se las nombrara a continuación:

- Vehículos 5 años
- Equipos de computación 5 años
- Equipos de oficina 10 años
- Y las lanchas a 20 años

Mantenimiento

En lo que a mantenimiento se refiere se ha hecho un plan del mismo, es decir que hemos tomado en cuenta la mayoría de variables posibles es así que para las lanchas se tiene un programa de mantenimiento diferente al de los vehículos.

Seguros

En la parte que tiene que ver con seguros tenemos los valores de los mismos tanto de las lanchas como el de los vehículos que son los únicos activos que poseen seguro.

7. Resultados y Situación Financiera

7.1. Flujo de Caja

En nuestro flujo de caja tenemos la parte de datos y el flujo de caja este último depende del primero.

En la parte de datos encontramos toda la información que se necesita para realizar el flujo de caja, los mismos que son el número total de buques que ingresaron en el 2007, y del cual se toma como base para la demanda (esta empieza en el año 2008); en nuestro proyecto se ha contemplado un periodo de 20 años, también en nuestra tabla de datos encontramos el numero de maniobras que se realizaron en el año 2007 y la proyección de las mismas, el valor promedio de TRB que poseen los buques de alto bordo que ingresan al Puerto Simón Bolívar de Guayaquil.

En el flujo de caja encontramos los ingresos por maniobras que están dados por el numero de maniobras del año, el valor promedio de TRB que poseen los buques de alto bordo y por la tarifa de $ 0.035 por cada TRB; los ingresos por ayudas de navegación que es el valor promedio de TRB que poseen los buques de alto bordo que ingresan, por el número de buques que ingresan y por la tarifa de $ 0.0295 por cada TRB.

Los costos en cambio están dados por los sueldos de todo el personal más los beneficios sociales, los gastos generales, los costos misceláneos, los costos de mantenimiento.

En la inversión se incluye todo el equipo que se necesita para llevar a cabo este servicio de practicaje.

7.2. Análisis de Sensibilidad

Para nuestro análisis de sensibilidad tomamos como objeto de estudio los precios (tasas) y los costos misceláneos; en los precios que son más bien las tasas que Autoridad Portuaria de Guayaquil cobra por el servicio de practicaje son los precios por TRB y los precios por TRB en ayudas de navegación.

Para este análisis de sensibilidad no consideramos la cantidad, debido a que como existe una hipótesis de crecimiento del 1%, la cantidad varía durante los

20 años del estudio del proyecto y sería extenso e inadecuado para nuestro proyecto.

Consideramos utilizar en "assumption" la uniformidad tanto en los precios como en el costo misceláneo; en los precios porque es el Estado quien lo define y por lo tanto no podemos utilizar otra opción ya que los precios tanto en los precios por TRB y los precios por TRB en ayudas de navegación son constantes durante todos los periodos. Los rangos en los parámetros fueron los que dio el programa, estos no fueron cambiados, debido a que los precios son establecidos de acuerdo a las condiciones del mercado portuario internacional por lo tanto no podemos justificar un máximo y un mínimo puesto que son factores macroeconómicos los que afectan este servicio.

En el caso de los costos misceláneos también lo analizamos por uniformidad ya que aunque exista un crecimiento anual en el número de los buques eso no quiere decir que existe un aumento en nuestros costos, es decir, aumenta el número de buques pero los costos misceláneos permanecen constantes. Así mismo tomamos los rangos establecidos por el programa.

Como conclusión de nuestro análisis de sensibilidad el precio más alto (precio por TRB 0.035) resultó ser el más sensible, puesto que el precio (tasa) es la variable que determina si somos competitivos o no en el servicio de practicaje en el mercado internacional; esto quiere decir que si se aumenta el precio por TRB sin considerar los efectos macroeconómicos eso podría repercutir en la competitividad de nuestro servicio a nivel internacional.

7.3. Análisis de posibles escenarios

Escenario Optimista

Nuestro escenario optimista sería que el mercado internacional aumente el precio por TRB y nuestro crecimiento de demanda se mantenga en el 1%. Lo que se traduce a mayores ingresos al Estado.

Escenario Intermedio

El escenario constante es el escenario donde nuestro proyecto se desarrolla con excelentes beneficios, desarrollándose a un precio competitivo y a un mercado que crece de manera cautiva.

Escenario Pesimista

El escenario pesimista es que el mercado internacional baje el precio (tasa) por TRB, lo que provocaría un descenso en nuestra demanda, en el caso de no tener la capacidad para competir con esos precios bajos.

Conclusiones

- ✓ Autoridad Portuaria de Guayaquil se encuentra en la capacidad de retomar el servicio de practicaje.
- ✓ Posee los recursos necesarios para llevar a cabo este servicio de practicaje.
- ✓ Puede mejorar la calidad y eficiencia de este servicio portuario.
- ✓ Fomentaría el desarrollo portuario del país.
- ✓ Crearía más plazas de trabajo y así contribuir al desarrollo de nuestro país.

Recomendaciones

Autoridad Portuaria de Guayaquil debe considerar y tener acciones preventivas, con respecto a cualquier acción legal que puedan tomar las empresas privadas encargadas actualmente del servicio una vez que Autoridad Portuaria de Guayaquil suspenda los contratos.

Referencias

[1] Autoridad portuaria de Guayaquil (Principal fuente de información)

[2] **http://www1.puertodeguayaquil.com/**

[3] **http://www.apn.gob.pe/**

[4] **http://www1.puertodeguayaquil.com**

[5] **http://www.cgsa.com.ec**