Análisis del impacto económico de la concesión del puerto de Manta con respecto al comercio exterior ecuatoriano

Jeannine Cantos Suárez, Sonia Semiglia Candelario, Silvia Vera Morán, Ing. Mónica Tapia
Facultad de Economía y Negocios - FEN
Escuela Superior Politécnica del Litoral - ESPOL
Campus "Gustavo Galindo V.", Km. 30.5 Vía Perimetral, P.O.Box 09-01-5863, Guayaquil, Ecuador[1]
jeacanto@espol.edu.ec , ssemigli@espol.edu.ec , sivera@espol.edu.ec , mtapia@espol.edu.ec

Resumen

En el presente trabajo se busca dar a conocer las ventajas y desventajas que le traerían al Ecuador la concesión del Puerto de Manta con relación al comercio exterior. El estudio comprende desde la etapa en que inició la concesión hasta el 4 de Febrero del 2009. A lo largo del análisis se recopilará información del puerto, identificando las ventajas competitivas del mismo como es la ubicación estratégica y las características naturales que lo hacen atractivo para convertirse en un puerto de transferencia Internacional de Carga a nivel de Sudamérica.

Se realizó además un análisis comparativo anual del movimiento de carga entre los puertos que representan competencia para el Puerto de Manta, de acuerdo al volumen y tipo de carga movilizada, además se muestra un análisis de los beneficios económicos y la productividad que traería consigo el desarrollo la concesión, desde el punto de vista de los operadores del comercio, la sociedad concesionaria y la autoridad concedente. Al finalizar la presente tesis, encontramos las conclusiones de los análisis realizados elaborando una respuesta definitiva a la hipótesis central de este estudio que se relaciona con que el incremento del ingreso de buques de mayor calado al puerto, lo cual puede aumentar las importaciones y las exportaciones originando por ende un desarrollo socioeconómico al país, así como las posibles alternativas y recomendaciones para el eficiente desarrollo del proyecto.

Palabras Claves: Comercio Exterior / Beneficios Económicos / Desarrollo Socioeconómico

Abstract

The present paper seeks to know the advantages and disadvantages that it would carry to Ecuador the Manta´s Port concession in relation to foreign trade. The study extends since the concession started until February 4, 2009. Throughout the analysis will gather information from the port, identifying competitive advantages such as the strategic location and natural features that make it attractive to become an international transfer charge port to South America level.

It also made a comparative analysis of charge annual´s movement between the ports that represent competition for the Manta´s Port, according to the volume and type of charge moved, also shows an analysis of economic benefits and productivity which would result in the development concession, from the perspective of traders, the concessionaire and the licensing authority. At the end of this thesis, we find the conclusions of the analysis done by developing a definitive answer to the central hypothesis of this study is related to the increase in the income of larger vessels to the port, which can increase the imports and exports thus creating a socio-economic development in the country, as well as possible alternatives and recommendations for effective development project.

Mean Words: Foreign Trade / Economic Benefits / Socio-economic development

1. Introducción.

La globalización ha producido un dramático cambio en el comercio exterior y como consecuencia en el transporte marítimo, es por esto que se ve la necesidad de recurrir a sistemas que permitan mejorar el nivel competitivo del puerto.

El Puerto de Manta presenta las mejores condiciones que favorecen el desarrollo portuario competitivo para la prestación de servicios portuarios eficientes, ya que cuenta con ventajas que están relacionadas con tener un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo, sin canales y con profundidades naturales de 12 metros en la marea en el área mas baja, que no presenta problemas al ingreso de las naves a los muelles internacionales por lo cual se lo denomina como "Puerto de Aguas Profundas en Ecuador".

La necesidad de establecer un puerto de transferencia en Sudamérica por parte de las empresas transportadoras de Asia es latente; es por esta razón su gran interés en la construcción de un puerto de transferencia en Manta, por lo que la Autoridad Portuaria realizó una búsqueda de importantes fuentes de financiamiento que le permitieran construir de manera conjunta la mejor Infraestructura Portuaria acorde a las exigencias del Sector Portuario Marítimo Nacional e Internacional.

La Concesión del puerto de Manta, es un proyecto atractivo a la participación privada, debido a que representa una real proyección de manejo de carga y a un diseño de puerto moderno adecuado para el manejo de contenedores, ya que con el incremento de buques de mayor calado se obtendrán ingresos significativos que justifican los montos de las inversiones.

La modernización de la infraestructura portuaria del puerto de Manta, de acuerdo con las nuevas exigencias de transporte marítimo mundial, incorporará nuevas obras físicas y moderna tecnología, que permitirá la reactivación de sectores como la agricultura, la pesca y el turismo, primero a nivel nacional y luego a nivel regional, generando nuevas fuentes de ingreso lo que conducirá al desarrollo de una economía sostenible.

Con la ejecución del proyecto, Manta se convertiría en el eje principal de transferencia de mercaderías entre Asia y Sudamérica, y se lograría la unión de los Océanos Pacífico y Atlántico a través de una ruta fluvial, dando como resultado la facilitación del comercio, proporcionando valor agregado a través de la logística portuaria y de un selecto grupo de profesionales especializados en el sector portuario marítimo que contribuyen en forma eficiente a la integración y el desarrollo de este importante sector.

A pesar de contar con una ubicación geográfica privilegiada y de sus condiciones naturales de puerto abierto al mar, el Puerto de Manta no registra un nivel importante de movimiento de carga frente a los otros puertos nacionales, como consecuencia de varios factores tales como: falta de frecuencia de líneas navieras, mal estado de vías de acceso y el bajo nivel de producción de la provincia. Todas estas ventajas y desventajas nos llevaron a realizar un estudio sobre el impacto que tendría la concesión del puerto de Manta, por lo tanto con este análisis se busca lo siguiente:

1. Identificar las falencias que se deberán cubrir con la implementación de la nueva infraestructura.
2. Conocer la variación de las importaciones y exportaciones.
3. Identificar las áreas que han experimentado un desarrollo socioeconómico.

2. Descripción de las Variables

El impacto socioeconómico del Puerto de Manta se analizará con la ayuda de algunas variables las cuales reflejaran en que medida se vera afectada la economía del país. Las variables a analizar son las siguientes:

Ingreso per cápita: El proceso de Concesión del Puerto de Manta, causará en la sociedad un efecto económico y social multiplicativo de altísimo valor, al mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona por la generación de empleos y la llegada de nueva tecnología para ser aplicada en actividades productivas como la agricultura, la pesca y el turismo, sectores que serán reactivados primero a nivel regional y posteriormente a nivel nacional, generando a su vez más puestos indirectos de trabajo, que permitirán la dinamización de la economía y la creación de empresas colaterales a la actividad portuaria.

Oferta exportable: A medida que se va desarrollando las obras, se incrementará las exportaciones no solo proveniente de la provincia de Manabí sino también provincias de la Sierra que tendrán como puerto más cercano al de Manta, disminuyendo así su costo por transporte y seguro de llevar su carga al puerto de Guayaquil.

También se desarrollarán nuevas industrias dentro de la provincia por lo que el desarrollo e impacto de económico no solo beneficiaria a un sector sino al contrario a todo el país. Con el desarrollo del Puerto, será atractivo para el ingreso de líneas con naves de gran calado, consideradas naves de quinta generación (Post-Panamax), y así incrementar la frecuencia naviera.

Incremento de divisas: El desarrollo del Puerto de Manta generará un impacto en el incremento del ingreso de las divisas por concepto de las exportaciones, ya que con la ejecución y la implementación de nueva infraestructura aumentará el flujo de carga exportable..

Esto considerando el establecimiento de nuevas líneas navieras en el puerto y por ende la recalada de un mayor número de buques, lo que facilitara a los operadores del comercio específicamente los exportadores de productos tradicionales y no tradicionales el envió de su carga al resto del mundo.

Con un megapuerto en desarrollo la población en general vera una oportunidad de desarrollar nuevos productos de exportación, lo que se reflejara en una mejor calidad de vida, además de generar nuevas fuentes de divisas. El ingreso de divisas es uno de los pilares fundamentales para el mantenimiento del proceso de dolarización en nuestra economía.

Recaudación de Impuestos: El aumento de las importaciones a través del Puerto de Manta, tendrá un efecto positivo para el Estado, ya que a mayor volumen de importación mayor cantidad de impuestos., los cuales generan beneficios para el desarrollo del país..

El impacto socioeconómico de la inversión en el país, no solamente en las inversiones en obras de infraestructura, superestructura y equipamiento que se revertirán al Estado al final de la Concesión, sino que durante la duración de la Concesión (30 años), se dinamizará la economía a través del pago de obligaciones tributarias. Durante el 2007 año en que inicio la concesión el total de tributos aduaneros recaudados correspondió a 104,284 (miles de dólares) cantidad que representó al 5% del total recaudado a nivel nacional.

Tabla 1. Recaudación de Impuestos 2007

Conceptos	**Manta**
Enero	5,849.0
Febrero	10,941.8
Marzo	7,752.9
Abril	8,279.0
Mayo	9,022.4
Junio	7,410.9
Julio	14,128.9
Agosto	8,339.1
Septiembre	8,700.4
Octubre	9,858.7
Noviembre	5,083.4
Diciembre	8,916.5
TOTAL	**104,283.0**

3. Resultados

En base al análisis realizado se propone que Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE) concesionaria del Puerto, eventualmente pague las indemnizaciones que suman alrededor de 60 millones de dólares a los estibadores, para superar de una buena vez, este conflicto que afecta las operaciones de la terminal marítima de Manta. Por lo tanto, se garantizaría seguridad jurídica a las diferentes líneas navieras que temen que sus barcos sean embargados por los juicios laborales de los estibadores.

Es importante citar que el Puerto de Manta no cuenta con experiencia de un sistema de Cabotaje local, por lo cual resulta difícil la idea de convertirse en un hub o centro de distribución a nivel de Sudamérica. Lo idóneo seria comenzar a realizar este sistema a nivel de los puertos locales para posteriormente internacionalizarse. La modalidad de cabotaje genera un importante ahorro en costos de flete, además es una alternativa importante para el transporte masivo de carga.

Los transportistas terrestres serian los primeros en protestar ya que parte de su mercado utilizaría esta nueva modalidad para el transporte de su carga, disminuyendo así los costos de transportación además de los múltiples riesgos de la que es objeto la mercadería transportada por vía terrestre.

Sin embargo tienen que existir las facilidades y los incentivos, para que el servicio sea atractivo a las compañías navieras, pero que también los costos, no sólo del flete marítimo, sino aquellos involucrados en las operaciones antes del embarque, también sean razonables.

Otro punto importante a recalcar es que no se puede desviar del enfoque original de la Concesión, relacionado con la construcción de un Megapuerto de Transferencia Internacional de Carga, ya que el proyecto consiste en convertir al Puerto en una bodega temporal de la carga proveniente de Asia para así distribuir los contenedores a los países vecinos en barcos medianos y pequeños, pero actualmente existe un desviación del objetivo ya que se lo quiere desarrollar como un puerto de carga.

4. Conclusiones.

Este primer año de concesión no ha representado avances significativos para el Puerto de Manta esto debido al incumplimiento de la concesionaria con el cronograma establecido inicialmente en el Contrato.

Las ventajas y beneficios de este proyecto no son visibles hasta el momento, esto expresado por la gran mayoría de quienes operan en el mencionado puerto, quienes afirman que las obras no se están ejecutando en los plazos establecidos lo cual repercute enormemente para el desarrollo comercial de la ciudad, la cual ve en este proyecto una oportunidad para competir con los grandes puertos a nivel regional y mundial.

Sin embargo, las estadísticas muestran índices no muy alentadores resumiéndose en la disminución significativa de carga a partir del 2007, año en que se inició la concesión. Esta disminución se atribuye a la salida de una de las navieras más importantes a nivel mundial MAERSK, la cual movilizaba grandes volúmenes de carga a través del puerto de Manta.

Actualmente, el Puerto al operar con una sola línea naviera (CCNI), la cual recala en su mayoría cada quince días, y no satisface los requerimientos especialmente de los exportadores quienes se ven a obligados a movilizar su carga por otros puertos principalmente el Puerto de Guayaquil, el cual cuenta con un mayor número de agencias navieras.

A pesar de las condiciones con la que cuenta el puerto como es la profundidad de calado lo cual permite el ingreso de grandes buques mercantes o de quinta generación, la falta de líneas navieras afecta gravemente ya que representa un obstáculo para el desarrollo comercial del puerto. Hasta el momento, el ingreso de buques de gran calado ha disminuido en comparación a períodos anteriores a la concesión esto debido a la disminución del flujo de carga.

Este proceso de transportar sus productos a otra ciudad representa mayores costos, lo cual se ve reflejado directamente en el precio final del producto disminuyendo así la capacidad de competir en otros mercados. Los importadores por su parte deben asumir los costos de chartear buques lo cual incrementa el precio y le resta competitividad frente a los productos provenientes de la región.

Entre los compromisos acordados en el contrato, se cita la promoción del puerto para atraer cinco líneas navieras, lo cual sigue en espera ya que hasta el momento ninguna agencia se ha establecido, según la TIDE las negociaciones se realizan pero sin obtener resultados.

El fallo en las negociaciones con las agencias navieras así como el incumplimiento del contrato referente a la ejecución de las fases, ha originado el descontento e inconformidad por parte de los operadores del comercio.

A pesar de la alta competencia en lo que se refiere a movilización de carga, el Puerto de Manta se ha desarrollado de manera significativa en el ámbito turístico ya que se ha incrementado en un 150% la frecuencia de cruceros de última generación a partir de la concesión. Además de ser considerado como el principal puerto atunero y terminal de vehículos.

Otro sector que se ha incrementado durante este período de concesión es el de aceites y graneles, el cual experimentó un alza del 100% y se proyecta manejar mas de medio millón de toneladas de graneles sólidos y cerca de un cuarto de millón de graneles líquidos para el 2009.

Como consecuencia de los múltiples inconvenientes presentes en el proceso de concesión tales como los problemas legales con los estibadores y por ende la falta de líneas navieras en el puerto, así como el mal estado de las carreteras han paralizado las expectativas de la población en general, en lo que se refiere a la construcción de nueva infraestructura permitiendo el ingreso de buques de mayor calado para de esta manera lograr un incremento en el volumen de importaciones y exportaciones.

De igual manera se ha identificado poca variación en las diferentes áreas de desarrollo del país desde el 2007, año en que inició la concesión, con lo cual se puede concluir que el impacto socioeconómico en el comercio exterior ecuatoriano ha sido mínimo.

5. Agradecimientos

Nuestro agradecimiento a nuestros padres y a nuestra directora de tesis Ing. Mónica Tapia, y a todos los que nos brindaron su apoyo y ayuda para la realización de este proyecto.

6. Referencias

[1] Página web, http:/www.apm.com.gov.ec
[2] Página web, http:/www.hph.com.hk
[3] Página web, http:/www.cae.gov.ec ,