

## 2. Posición competitiva con otros puertos locales y regionales

Los Puertos considerados como posibles competidores debido a sus características y movimiento de carga son los siguientes:

### 2.1 A nivel local

#### **Puerto de Guayaquil**

El puerto marítimo de Guayaquil está localizado en la costa occidental de América del Sur, en la ciudad de Guayaquil.

Su ubicación geográfica es:

- Latitud 2° 16' 51" S
- Longitud 79° 54' 49" O

En esta ciudad se estima que se desarrolla el 60% de la actividad industrial y económica de Ecuador, contando con la ventaja de tener ya un núcleo de movimiento de contenedores y carga propia, pero con el inconveniente de su ubicación en el interior del Guayas, junto con las limitaciones de distancia y calado de su canal de acceso.

Casi el 91% del movimiento de contenedores en Ecuador es realizado a través de este Puerto.

Aunque el Puerto de Guayaquil cuenta con una demanda propia, se le podría considerar como competencia del Puerto de Manta en cuanto a exportaciones de productos de la pesca, frutas y vegetales provenientes de lugares del área de influencia de ambos puertos, y de importaciones de productos primarios e industrializados con destino a la Sierra.

El puerto de Guayaquil posee una infraestructura moderna que le permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada adecuada para el desarrollo del comercio internacional, para lo que cuenta con medios óptimos para la ejecución de las operaciones.

Las principales características del puerto son:

- Área total del puerto: 200 hectáreas.
- Longitud total de la zona de los muelles es de 1.625 m.

En el puerto se prestan todos los servicios requeridos por las naves y las mercaderías a través de operadores privados de alta especialización que, bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria, actúan en libre competencia para satisfacer los requerimientos de los usuarios más exigentes, logrando alta eficiencia y reducción de costos.

La tranquilidad de sus aguas y las excelentes condiciones meteorológicas del puerto garantizan su operatividad durante los 365 días del año.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil mueve el 70% del comercio exterior del país, y en Guayas compite con 17 puertos privados, que se ubican en la zona del canal del río Guayas, en los esteros del Muerto y Santa Ana. Los más grandes son Banapuerto, Fertisa, Trinipuerto, Terminal Portuaria del Guayas y los pesqueros de las atuneras Salica y Nirsa.

De menor tamaño son los muelles de Industrial Molinera, La Favorita y Sipresa, que proveen materia prima a esas empresas.

La mayor carga de TEU's (26%) que moviliza el puerto de Guayaquil es con destino a los Estados Unidos.

**Figura 20** Puerto de Guayaquil  
(Fuente: Boletín Estadístico Portuario)



### **Puertos privados:**

Fertisa: con un puerto de 47.000 m<sup>2</sup>, descarga fertilizantes, bobinas de papel, cartonería, y contenedores refrigerados. De sus instalaciones salen contenedores con banano y otras frutas.

Banapuerto: del grupo Dole, descarga insumos y materiales para la empresa Procarsa, pero embarca plátano, piña, mango, pescado y camarón. Desde sus instalaciones, en las que trabajan 300 personas, salen semanalmente barcos con hasta 982 contenedores. Un total de 120 empresas se benefician de sus servicios, entre ellas Ecapalsa, Promarisco, Expoklore, Electrocables, Nestlé, Gaiman, Eurogress y Eurofish.

**Figura 21** Bananapuerto  
(Fuente: Boletín Estadístico Portuario)



Trinipuerto: a diferencia de sus competidores, el 90% de la carga que maneja es importada. Se trata de gráneles (maíz, soya, trigo, fertilizantes, carbón y yeso) y solo exporta harina de pescado.

**Figura 22** Trinipuerto  
(Fuente: Boletín Estadístico Portuario)



### **Puerto de Esmeraldas**

La situación geoestratégica del Puerto de Esmeraldas con relación a los mercados de Asia y lo equidistante que se encuentra a los mercados del Sur, Centro y Norteamérica, lo ubican en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítimo portuaria.

Este complejo portuario se encuentra en una estratégica posición de:

- Latitud: 00° 59' 39" N
- Longitud: 79° 38' 40" O

Es un puerto de aguas profundas, abrigado en una dársena, lo que permite una gran maniobrabilidad y atraque de las naves y que cuenta además con servicios calificados de remolques y practicaaje.

Además, cuenta con vías alternas que lo comunican con todas las regiones del país, como son:

- La ruta del Sol - acceso por el norte y sur de la provincia.
- Quito-Calacalí - La Independencia - Esmeraldas.

- Esmeraldas - San Lorenzo – Ibarra – Quito.
- Esmeraldas - Sto. Domingo – Aloag – Quito.

Esto lo convierte en un puerto de rápida transferencia de carga desde el modo marítimo al terrestre, de fácil acceso durante las 24 horas del día, los 365 días del año, optimizando así los recursos, tiempos de entrega y envío de las mercancías a los principales destinos comerciales de Ecuador y el mundo, cumpliendo con la misión de generar un transporte multimodal de carga eficiente “puerta a puerta”.

En este puerto está situada la principal terminal para la exportación de petróleo, además maneja las exportaciones de banano. Casi el 78% de su carga movilizada, es de importación, en donde los productos de los segmentos de Hierro-Acero y otros metales, junto con los de vehículos y maquinarias, representan más del 97% de las importaciones totales, lo que casi en su totalidad ingresa como Carga General (97% de las importaciones).

Las exportaciones del segmento madera y balsa representaron el 80% de las exportaciones, y su país destino es Japón.

Este sitio compite con el puerto de Manta por la carga de vehículos y maquinaria dirigida a la Sierra Norte Ecuatoriana, principalmente a la Provincia de Pichincha. Aunque Esmeraldas se dedica también a la pesca, no existen industrias de procesamiento representativas, por lo que las exportaciones en ese sector no son significativas.

**Figura 23** Puerto de Esmeraldas  
(Fuente: Boletín Estadístico Portuario)



## **Puerto Bolívar**

La Autoridad Portuaria del Puerto Bolívar, se encuentra localizada en el borde este del estero Santa Rosa frente a la isla de Jambelí.

Ubicación geográfica:

- Latitud: 03° 15' 55"
- Longitud: 80° 00' 01" W

Este puerto cuenta con instalaciones portuarias modernas, diseñadas para buques de hasta 20.000 toneladas de peso muerto y 9,1 metros de calado.

Es el segundo puerto con mayor movimiento de carga en el país (18,8%) y está dedicado casi en su totalidad a la exportación.

El Puerto Bolívar se encuentra localizado en una gran región agrícola destinada a la siembra de la fruta del banano, ubicada básicamente en la provincia de El Oro y parte de Azuay, Cañar, Guayas y Zamora. La mayor proporción de sus cargas pertenecen a productos no industrializados que se transportan como carga general (95,5% del total), y sólo una pequeña parte es movilizada en contenedores (45%).

En relación a la carga nacional, la zona de influencia de este puerto está fuera del área de influencia directa del Puerto de Manta, con lo que no se le considera como competidor directo.

**Figura 24** Puerto Bolívar  
(Fuente: Boletín Estadístico Portuario)



## **Puerto de Posorja**

Posorja es una zona natural para la construcción de un terminal de aguas profundas, ya que posee un área marítima con una profundidad de hasta 12 m, lo que permite el ingreso de buques tipo Panamax (que soporta alrededor de 65.000 toneladas de carga), lo que representa una fuerte competencia para el Puerto de Manta.

El proyecto de concesión de este puerto ya ha sido presentado y estará a cargo de la empresa extranjera Alianza Internacional Portuaria Alinport, la cual contempla la construcción de un puerto de aguas profundas en la parroquia Posorja, provincia de Guayas.

Además, la zona cuenta con condiciones climáticas estables y la cercanía de empresas relacionadas al negocio exportador, como las atuneras: Negocios Industriales Real (Nirsa), Sállica del Ecuador, y Empresa Pesquera Ecuatoriana (Empesec), entre otras. Éstas serán beneficiadas una vez que concluyan los trabajos del puerto, ya que significará un ahorro en los costos de transporte de sus productos. Aproximar los puntos de embarque a las empresas exportadoras, mejorará los costos.

La construcción del puerto está dividida en dos fases, la primera contará con un muelle de 595 m, más 262.000 m<sup>2</sup> para el patio de contenedores, donde puedan acceder barcos y cruceros de gran calado que ahora no pueden hacerlo por el puerto de Guayaquil. Con la infraestructura inicial, la meta será movilizar 730 mil TEU's (contenedores de 20 pies) cada año, con un patio de contenedores de 262 mil. En la segunda fase, se extenderán sus muelles hasta 980 m y se procesará 1,1 millones de TEU's mientras que, al final, abarcará 1,5 millones.

**Figura 25** Puerto de Posorja  
(Fuente: Boletín Estadístico Portuario)



## 2.2 A nivel regional

### **Puerto de Callao - Perú**

Es considerado como puerta de Lima hacia el exterior y futuro HUB del Océano Pacífico en América, es considerado como uno de los más seguros y espaciosos al Sur de América.

Se encuentra ubicado a 1.126 millas náuticas de Buenaventura - Colombia, 712 millas náuticas de Guayaquil - Ecuador, 593 millas náuticas de Arica - Chile, 813 millas náuticas de Antofagasta - Chile y 1.306 millas náuticas de Valparaíso - Chile.

*Volumen de carga movilizada:*

- Más del 50% de la carga marítima del Perú.
- Más de 22 millones de TM al año.
- Más de 1,1 millones de TEU's al año.

Su múltiple infraestructura compuesta por 8 muelles, 18 sitios de atraque y una capacidad de almacenaje de 264.473 m<sup>2</sup>, le permite atender naves de portacontenedores, graneleras, petroleras y carga general.

Maneja actualmente 70% de la carga marítima del país y el 50% del comercio exterior, traducándose en 13,5 millones de toneladas al año; se especializa en el manejo de textiles, cereales, maquinaria, papel y alimentos procesados.

Sin embargo, el principal problema de este puerto es la congestión, lo cual genera sobre costos para los importadores en la demora de la entrega de su carga y del flete extra pagado en recoger su carga en los puertos vecinos.

Entre tres y cuatro barcos desisten arribar diariamente en la terminal marítima del Puerto del Callao, dirigiéndose a otros puertos para dejar su carga por la congestión que presenta, debido a que ha sobrepasado su capacidad operativa y actualmente su productividad es de aproximadamente 18 movimientos de contenedores por hora, que baja a diez movimientos en horas de mayor congestión.



**Figura 26** Puerto de Callao  
(Fuente: Boletín Estadístico Portuario)



### **Puerto de Buenaventura - Colombia**

Está ubicado cerca del Canal de Panamá, equidistante entre América del Norte y Sur. Es uno de los Puertos más cercano al Oriente, está en el Centro del Mundo y cerca de las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta de Norte a Sur y de Oriente a Occidente.

Sus condiciones geográficas le permiten ser un puerto concentrador y de transbordo, optimizando el uso de los barcos de gran porte.

El puerto es multipropósito, de transporte multimodal. Permite el manejo y almacenamiento seguro y adecuado de todo tipo de carga en contenedores, en gráneles, fluidos, carga general y refrigerada.

Su canal de acceso tiene 21 millas de longitud totalmente señalizado, profundidad promedio de 34 pies, zonas de maniobras amplias y su zona de fondeo con una profundidad variable de 30 y 40 pies.

Muelles con longitud de 2.000 m con 12 atracaderos y amplia zona de aproximación. Muelle especializado en fluidos con una plataforma para operaciones de 60 m, profundidad promedio de 35 pies, capacidad para buques de hasta 200 m de eslora.

**Figura 27** Puerto de Buenaventura  
(Fuente: Boletín Estadístico Portuario)



## 2.3 Evaluación la de posición competitiva a nivel local

El Puerto de Manta está diversificado en términos de líneas de negocio y en los tipos de carga que maneja en sus instalaciones. Las líneas de negocio principales del Puerto incluyen:

- Carga: contenedores, carga general, automóviles, y gráneles y fluidos.
- Pesca: atún y pescado blanco.
- Pasajeros: llegada de cruceros de días múltiples en ruta.

El puerto de Manta es un portal de acceso a Ecuador y como tal tiene características con ventaja y desventaja con el resto de puertos Ecuatorianos y que se describen a continuación:

**Tabla 11** Comparación de puertos locales

Puerto	Carga Manejada	Ventajas /Desventajas Competitivas
Puerto de Manta	Carga General Contenedores Gráneles Fluidos	<b><u>Desventajas</u></b> - Baja actividad de carga existente - Instalaciones actuales limitadas <b><u>Ventajas</u></b> - Acceso directo a mar abierto - Potencial de aguas profundas en el futuro
Puerto de Guayaquil	Carga General Contenedores Gráneles Fluidos	<b><u>Desventajas</u></b> - Restricciones de viento y marea - Espacio limitado de crecimiento <b><u>Ventajas</u></b> - Posición dominante de mercado - Base local de clientes grandes
Puerto de Esmeraldas	Carga General Contenedores Gráneles Fluidos	<b><u>Desventajas</u></b> - Localización física/ estuario <b><u>Ventajas</u></b> - Proximidad de plantaciones de aceite de palma - Proximidad al mercado de Quito
Puerto Bolivar	Carga General Contenedores Gráneles Fluidos	<b><u>Desventajas</u></b> - Localización física/ estuario <b><u>Ventajas</u></b> - Fuerte presencia del mercado general de carga

- La balanza de los movimientos de carga portuaria en los puertos de Ecuador determina su desarrollo a través de la operatividad y la dotación de asistencia técnica, indicadores que varían en cada terminal portuaria del país debido a factores naturales, económicos e incluso políticos.

A nivel nacional, se estima que la mayor cifra de carga portuaria de exportación sale por Guayaquil con 204.043 TEU's, posteriormente en Puerto Bolívar 8.288 TEU's, en Manta con 2.206 TEU's y Esmeraldas 1.780 TEU's.

A pesar de las variaciones de movilización portuaria que tiene Ecuador los destinos de exportación son distintos. En el caso de Guayaquil la mayor carga de TEU's es enviada a EE.UU. (26%), Manta envía a España (26%), Esmeraldas a Japón (50%) y Puerto Bolívar a Rusia (29%).

El Puerto de Guayaquil, moviliza la mayor carga portuaria a nivel nacional a través de la principal naviera MAERSK, operadora que moviliza el 20,55% de la exportación, seguido de la Compañía de Vapores CSAV (14,62%), Hamburgo (9,27%), entre otras. Por otro lado, la naviera que moviliza la carga portuaria en Manta es la CCNI quien cuenta con el 5,06% de la exportación. La falta de navieras en el puerto de la localidad ha disminuido su dinámica y desarrollo.

En eficiencia portuaria, lamentablemente el mayor tiempo en puerto (131,89 Hrs/buq) lo tiene Manta, a diferencia de los otros puertos que mantienen un acelerado embarque/desembarque de contenedores. Lo que contribuye además a que aumente el tiempo en muelles (Hrs/buq) y disminuya el promedio de carga movilizada y en consecuencia el tiempo de operación.

**Figura 28** Indicadores de eficiencia portuaria, promedios 2001-2006  
(Fuente: Anuarios CAMAE, 2006)

