

CONCESION PUERTO DE GUAYAQUIL ANEXO I



Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

FIRMAS PARTICIPANTES (Anexo III)

PARTICIPANTE	INTEGRANTES	CATEGORÍA
Consortio AGC - WILPORT	Andrade Gutiérrez Concessoos S.A.	Inversionista / Operador
	Wilport Operadores Portuarios LTDA	
Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. SAAM		Inversionista / Operador
Empresas Navieras S.A.		Inversionista
International Container Terminal Services, Inc. ICTSI		Inversionista / Operador
Consortio Portuario de Guayaquil	Agencia de Transportes Cía. Ltda. TRANSAGENT	Inversionista / Operador
	Inversiones COSMOS Ltda.	
	HHLA Container Terminals GmbH	
AP Moller Finance S.A.		Inversionista / Operador
Corporacion America S.A.		Inversionista

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

OPERADORES E INVERSIONISTAS PRINCIPALES

1) Operadores Principales:

Wilport Operadores Portuarios Ltda.
Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. - SAAM
Internacional Container Terminal Services, Inc. - ICTSI
Inversiones Cosmos Ltda.
HHLA Container Terminals
A.P. Moller Finance S.A.

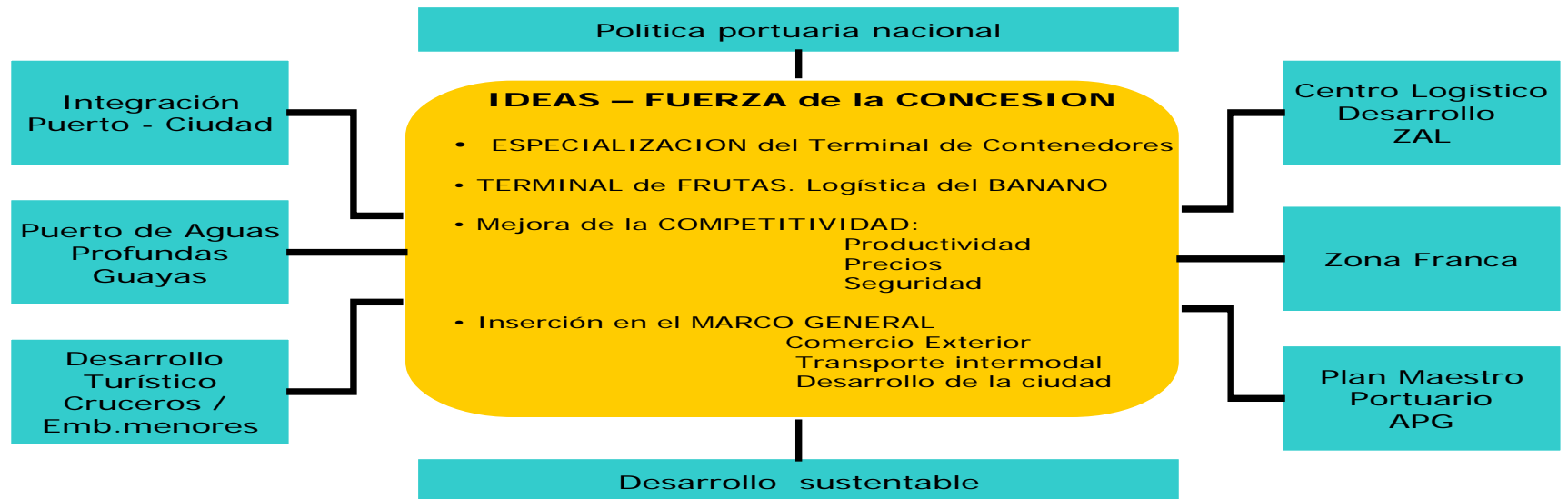
2) Inversionistas Principales.

Andrade Gutiérrez Concessoos S.A.
Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. - SAAM
Internacional Container Terminal Services, Inc. – ICTSI
Empresas Navieras S.A.
Inversiones Cosmos Ltda.
HHLA Container Terminals GmbH
A.P. Moller Finance S.A
Corporación América S.A

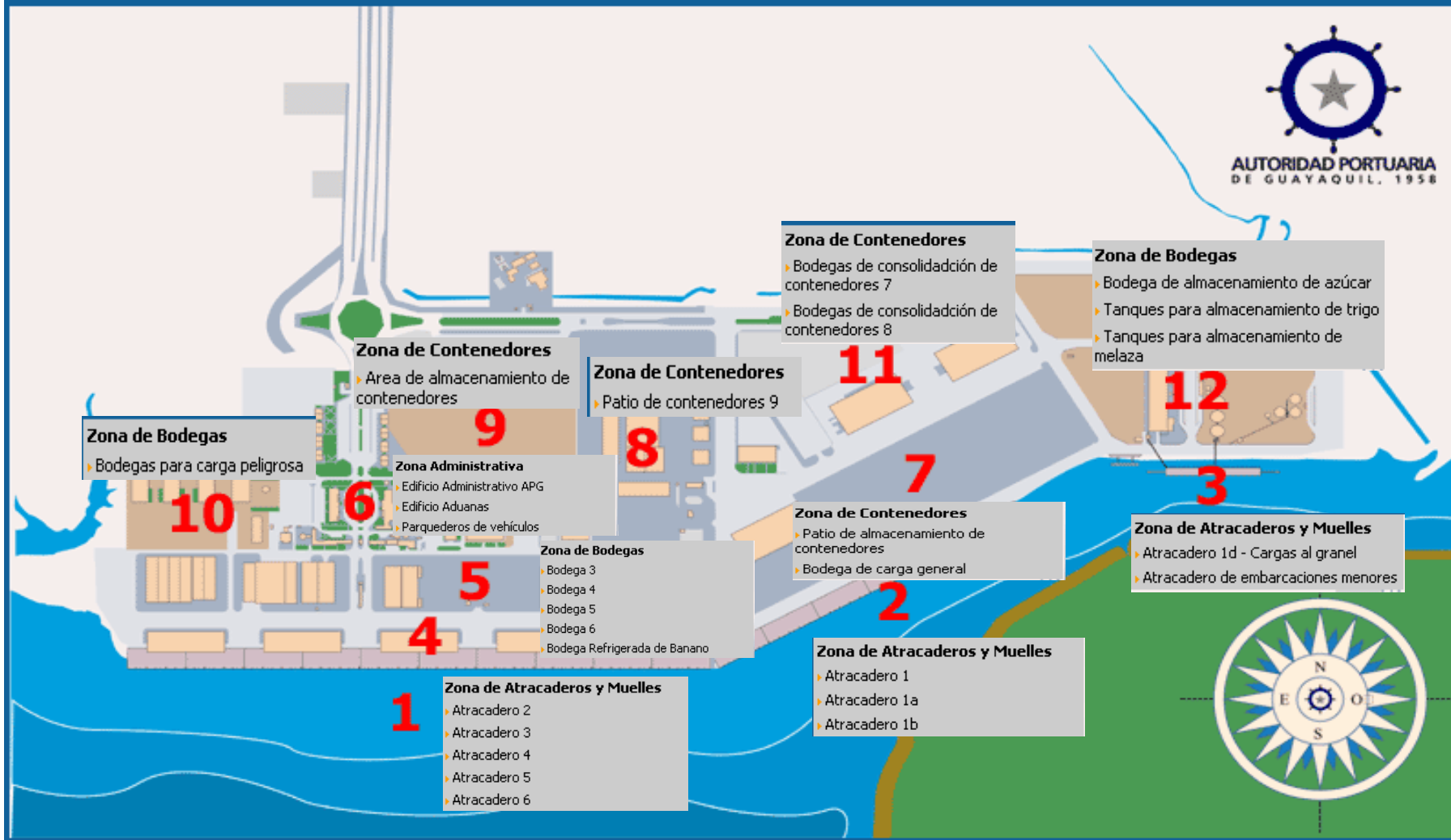
Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil.

(ANEXO IV)

Marco General de la Concesión



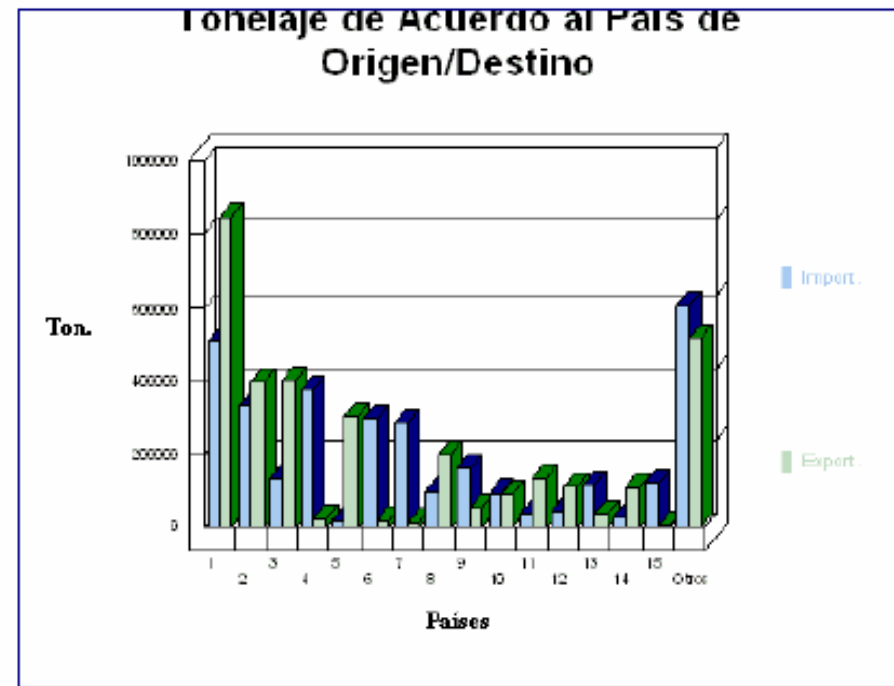
Plano de la Autoridad Portuaria de Guayaquil



(ANEXO V)

Tonelaje de Acuerdo al País de Origen/Destino (Estadísticas a Diciembre del 2006)

Países	Ton. Import	Ton. Export
1 UNITED STATES	510,021.74	845,522.76
2 CHILE	334,756.38	398,872.48
3 RUSSIAN FEDERATION	133,696.92	404,680.86
4 CHINA	379,429.48	22,099.40
5 ITALY	18,864.85	304,270.88
6 ARGENTINA	298,680.79	18,240.41
7 BRAZIL	288,895.82	13,269.18
8 BELGIUM	98,331.13	198,747.77
9 COLOMBIA	161,237.42	54,439.02
10 PERU	93,071.02	92,269.41
11 GERMANY	37,760.95	133,755.31
12 JAPAN	43,330.62	110,358.97
13 VENEZUELA	116,381.53	36,615.34
14 INDIA	28,393.54	108,571.53
15 KOREA REPUBLIC OF	120,299.46	5,064.98
Otros	609,736.91	521,690.39
TOTAL	3,272,888.56	3,268,468.69

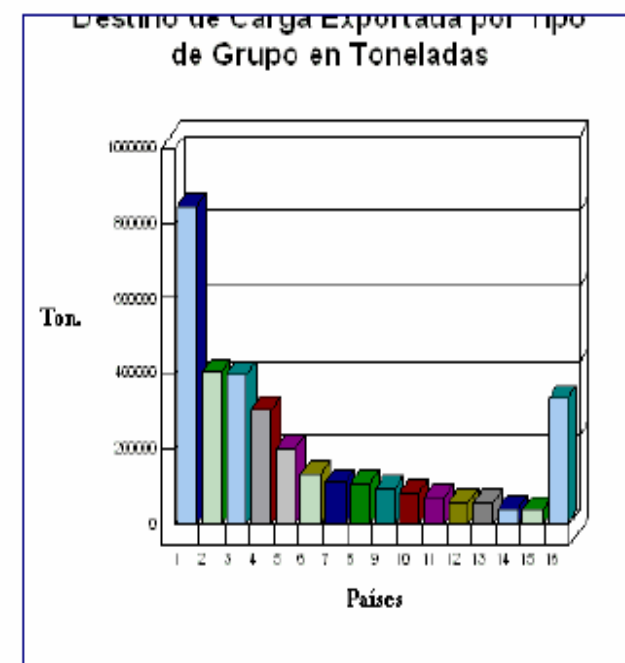


Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO VI)

Destino de Carga Exportada por Tipo de Grupo en Toneladas (Estadísticas a Diciembre/2006)

PAISES	GENERAL	GRANELES SOLIDOS	GRANELES LIQUIDOS	CONTENERIZADA	TOTAL
UNITED STATES	253,688.38	0.00	0.00	591,834.38	845,522.76
RUSSIAN FEDERATION	394,908.66	0.00	0.00	9,772.20	404,680.86
CHILE	86,441.46	0.00	0.00	312,431.02	398,872.48
ITALY	249,741.40	0.00	0.00	54,529.48	304,270.88
BELGIUM	119,356.58	0.00	0.00	79,391.19	198,747.77
GERMANY	94,490.45	0.00	0.00	39,264.86	133,755.31
JAPAN	35,757.10	0.00	0.00	74,601.87	110,358.97
INDIA	0.00	0.00	0.00	108,571.53	108,571.53
PERU	5,250.52	0.00	0.00	87,018.89	92,269.41
NETHERLANDS	0.00	0.00	0.00	80,822.02	80,822.02
SPAIN	2,835.00	0.00	0.00	67,512.02	70,347.02
TURKEY	54,281.94	0.00	0.00	1,276.72	55,558.66
COLOMBIA	13.91	0.00	0.00	54,425.11	54,439.02
NEW ZEALAND	0.00	0.00	0.00	39,527.64	39,527.64
MEXICO	733.34	0.00	0.00	37,149.87	37,883.21
Otros	36,414.57	0.00	0.00	296,426.58	332,841.15
TOTAL	1,333,913.31	0.00	0.00	1,934,555.38	3,268,468.69



Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO VII)

	Productividad bruta exigida		
	<i>Toda la carga</i> $\frac{TM}{horas.buque}$	<i>Contenedores</i> $\frac{Cajas}{horas.buque}$	<i>Banano</i> $\frac{TM}{horas.buque}$
A partir del mes 9	110	15	90
Año 2 a 4	150	30	150
Año 5 a 9	200	40	170
Año 10 en adelante	220	45	185

Elaborado por: Autoras

**ESTIMACION CARGA TOTAL
(ANEXO VIII)**

Carga	Intercepto	Año	Productividad	Año
6119,99	3587,39	7	118	2006
6272,19	3587,39	8	110	2007
6829,13	3587,39	9	150	2008
7048,79	3587,39	10	150	2009
7268,45	3587,39	11	150	2010
7488,11	3587,39	12	150	2011
8129,36	3587,39	13	200	2012
8349,02	3587,39	14	200	2013
8568,68	3587,39	15	200	2014
8788,34	3587,39	16	200	2015
9176,64	3587,39	17	220	2016

Elaborado por: Autoras

**TEUS
CARGA NO CONTENERIZADA**

(ANEXO IX)

Carga	Intercepto	Año (x)	Productividad	Año
570,896	323,36	10	110	2006
596,15	323,36	11	110	2007
619,58	323,36	12	150	2008
644,84	323,36	13	150	2009
670,09	323,36	14	150	2010
695,35	323,36	15	150	2011
718,32	323,36	16	200	2012
743,58	323,36	17	200	2013
768,83	323,36	18	200	2014
794,09	323,36	19	200	2015
818,43	323,36	20	220	2016

Elaborado por: Autoras

(Anexo X)

Proyección de la cantidad de TEUS a moverse en el Año 2007							
<i>Estadísticas de la regresión</i>				Método:	<i>Regresión Lineal Múltiple</i>		
Coeficiente de correlación múltiple	0.96173213			Variables Independientes:	Rendimiento Global Tiempo (año)		
Coeficiente de determinación R ²	0.92492869			Nivel de Confianza	95%		
R ² ajustado	0.89990493						
Error típico	22.6927721						
Observaciones	9						
ANÁLISIS DE VARIANZA							
	<i>Grados de libertad</i>	<i>Suma de cuadrados</i>	<i>Promedio de los cuadrados</i>	<i>F</i>	<i>Valor crítico de F</i>		
Regresión	2	38068.0508	19034.0254	36.96200678	0.00042308		
Residuos	6	3089.77143	514.961904				
Total	8	41157.8222					
Variables	Coeficientes	Error típico	Estadístico t	Probabilidad	Inferior 95%	Superior 95%	Inferior 95.0%
Intercepción	323.359754	101.91377	3.172876	0.019248564	73.9857435	572.733765	73.9857435
Rendimiento Global	-0.04573978	1.08060731	0.04232785	0.967610772	-2.68989061	2.59841104	2.68989061
Tiempo	25.2567143	3.345529	7.54939334	0.00028027	17.0704998	33.4429288	17.0704998
TEUS = 323.35 + 25.55 (Año) - 0.045 (Rendimiento Global)							
	TEUS	Intercepto	Año (x)	Productividad	Año		
	570.896	323.36	10	110	2006		

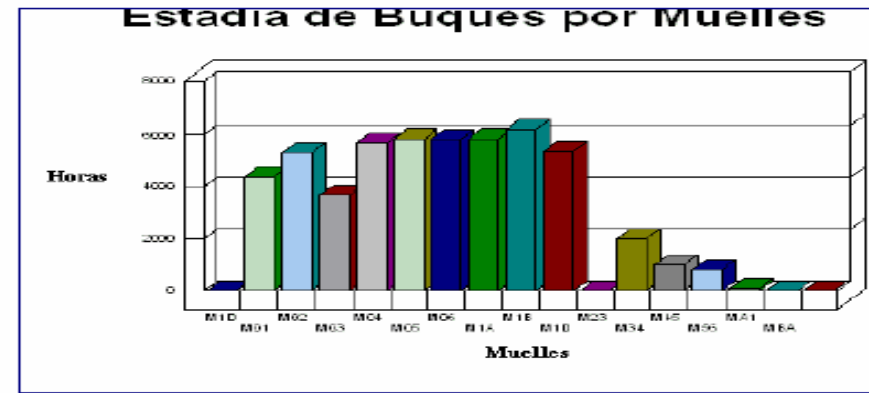
Carga	Intercepto	Año	Productividad	Año
1798,251	2949,27	10	110	2006
1732,82	2949,27	11	110	2007
1486,77	2949,27	12	150	2008
1421,34	2949,27	13	150	2009
1355,90	2949,27	14	150	2010
1290,47	2949,27	15	150	2011
999,27	2949,27	16	200	2012
933,83	2949,27	17	200	2013
868,40	2949,27	18	200	2014
802,97	2949,27	19	200	2015
647,23	2949,27	20	220	2016

Elaborado por: Autoras

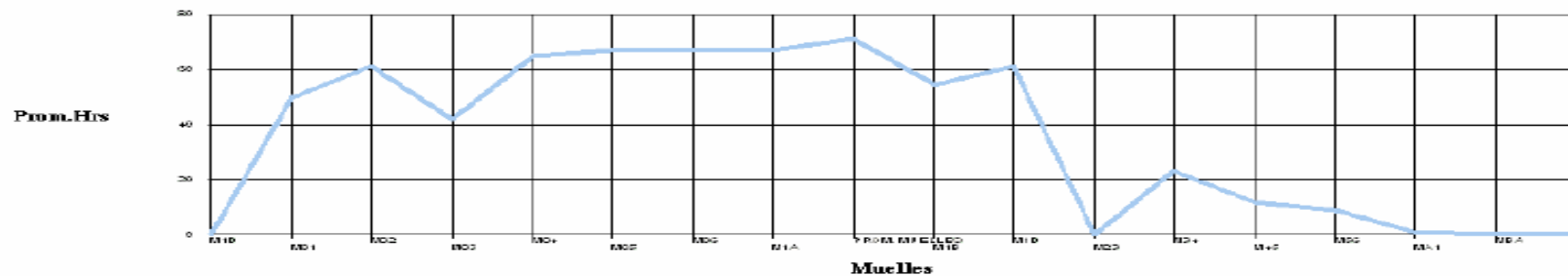
(Anexo XI)

Estadía de Buques por Muelles (Estadísticas a Dic. del 2006)

Muelle	Horas	Promed.Ocupac.
ENTRE EL MUELLE A Y MUEL	0.00	0%
M1D MUELLE 1D	4,403.30	50%
M01 MUELLE 1	5,319.36	61%
M02 MUELLE 2	3,682.47	42%
M03 MUELLE 3	5,688.25	65%
M04 MUELLE 4	5,858.10	67%
M05 MUELLE 5	5,831.43	67%
M06 MUELLE 6	5,848.40	67%
M1A MUELLE 1A	6,223.48	71%
M1B MUELLE 1B	5,373.20	61%
M1D MUELLE 1D	0.00	0%
M23 MUELLE ENTRE 2 Y 3	2,012.02	23%
M34 MUELLE 3 y 4	1,008.40	12%
M45 MUELLE ENTRE 4 Y 5	813.35	9%
M56 MUELLE ENTRE 5 Y 6	97.10	1%
MA1 MUELLE ENTRE A Y 1	0.00	0%
MBA MUELLE ENTRE B Y A	3.05	0%
TOTAL	52,164.31	74%



Promedio de Estadía de Buques por Muelles (Estadísticas a Dic. del 2006)

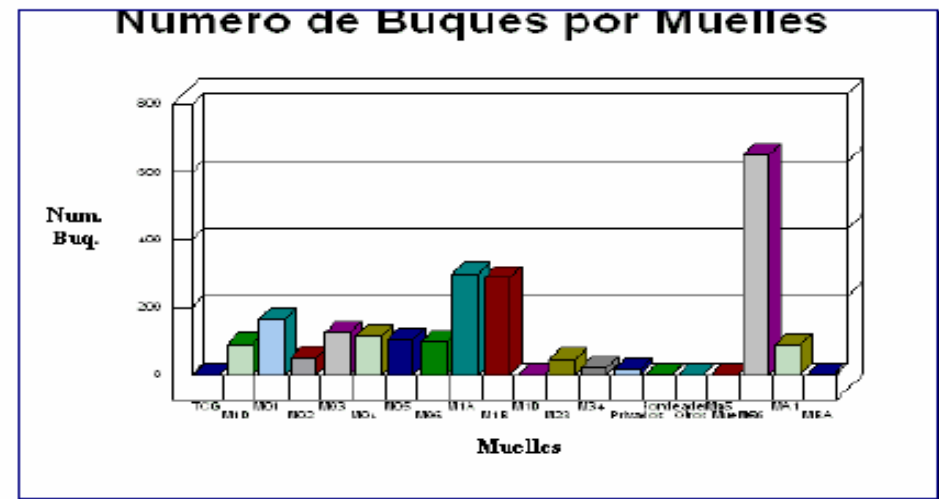


Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(Anexo XII)

Número de Buques por Muelles (Estadísticas a Diciembre del 2006)

Muelle	Num. Buques
ENTRE EL MUELLE A Y MUELLE B	0
M1D MUELLE 1D	91
M01 MUELLE 1	167
M02 MUELLE 2	50
M03 MUELLE 3	125
M04 MUELLE 4	116
M05 MUELLE 5	104
M06 MUELLE 6	98
M1A MUELLE 1A	299
M1B MUELLE 1B	287
M1D MUELLE 1D	0
M23 MUELLE ENTRE 2 Y 3	45
M34 MUELLE 3 y 4	20
M45 MUELLE ENTRE 4 Y 5	17
M56 MUELLE ENTRE 5 Y 6	3
MA1 MUELLE ENTRE A Y 1	0
MBA MUELLE ENTRE B Y A	1
MUELLES APG	1.423
MUELLES PRIVADOS	650
FONDEADEROS	88
OTROS MUELLES	2
TOTAL GENERAL	2.163

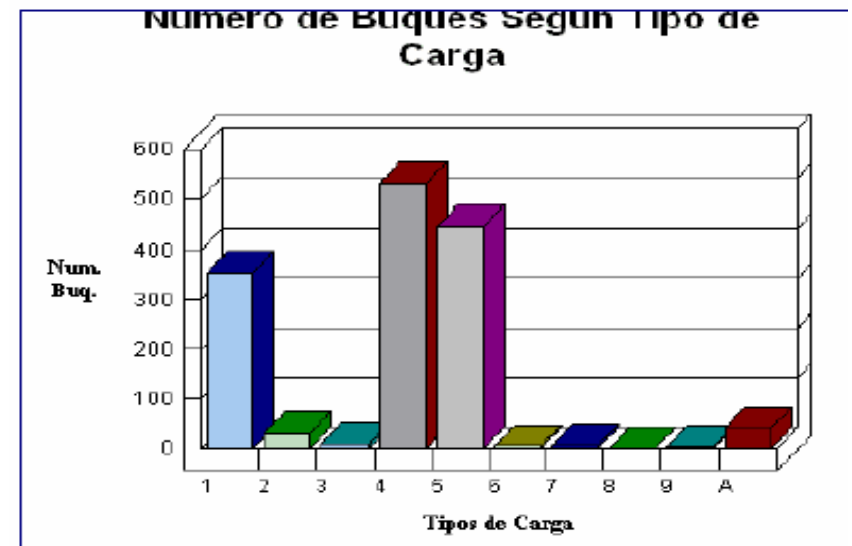


Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(Anexo XIII)

Número de Buques Según Tipo de Carga (Estadísticas a Diciembre del 2006)

<i>Tipo de Carga</i>	<i>Num. Buques</i>
1 CARGA GENERAL	353
2 CARGA GRANELES SOLIDOS	31
3 CARGA GRANELES LIQUIDOS	8
4 CARGA CONTENERIZADA	530
5 CARGA MIXTA	447
6 PASAJEROS (TURISMO)	4
7 CONTENERIZADA VACIA	6
8 INVESTIGACION CIENTIFICA	0
9 VISITA OFICIAL	3
A NO TRAJO CARGA	41
TOTAL	1,423

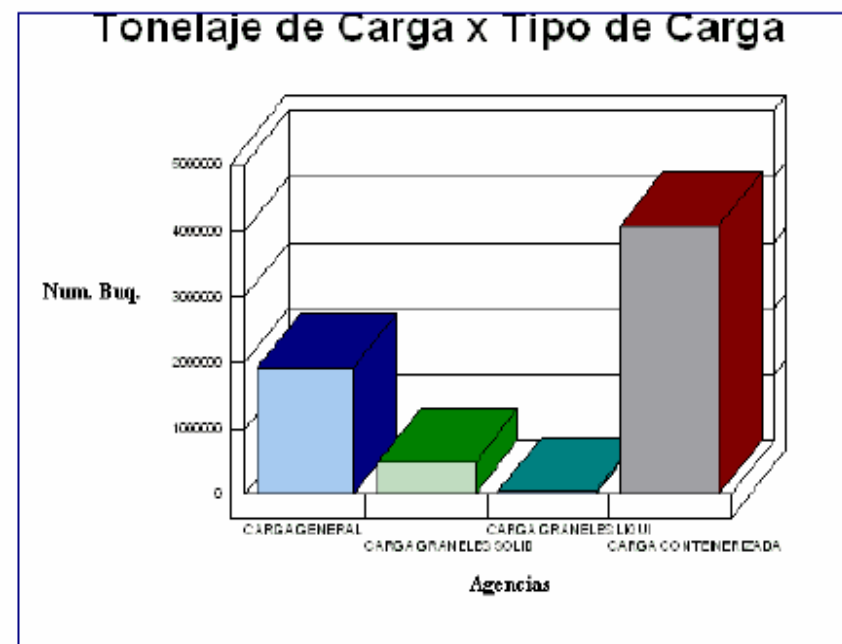


Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(Anexo XIV)

Tonelaje de Carga x Tipo de Carga (Estadísticas a Diciembre del 2006)

<i>Tipo de Grupo</i>	<i>Ton. Movilizado</i>
1 CARGA GENERAL	1,917,014.70
2 CARGA GRANELES SOLIDOS	497,251.24
3 CARGA GRANELES LIQUIDOS	47,899.40
4 CARGA CONTENERIZADA	4,079,191.91
TOTAL	6,541,357.25



Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XV)

***Tonelaje de Carga General Movilizada vs Tipo de Carga I/E
(Estadísticas a Diciembre del 2006)***

<i>Tipo de Carga General</i>	<i>Importación</i>	<i>Exportación</i>	<i>Total</i>
VARIOS	566,434.14	1,171,360.47	1,737,794.61
PELIGROSA	467.82	0	467.82
FRUTAS VEGETALES Y OTRAS	0	119.15	119.15
BANANOS	0	162,416.18	162,416.18
VEHICULOS	11,273.03	15.84	11,288.87
PAPEL Y DERIVADOS	514.25	0	514.25
HIERRO,ACERO Y OTROS	2,019.13	0	2,019.13
QUIMICOS PELIGROSA	1,132.47	1.67	1,134.14
MAQUINARIAS	1,260.55	0	1,260.55
<i>TOTAL</i>	<i>583,101.39</i>	<i>1,333,913.31</i>	<i>1,917,014.70</i>

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XVI)

No. Contenedores Llenos vs Tipo de Carga I/E (Estadísticas a Diciembre del 2006)

<i>Tipo de Carga Contenerizada</i>	<i>Importación</i>	<i>Exportación</i>	<i>Total</i>
PELIGROSA	7,475	2,641	10,116
REFRIGERADA VARIAS	967	2,504	3,471
BANANOS	0	54	54
CAMARONES	0	20	20
CACAO Y SUS DERIVADOS	0	14	14
MARISCOS Y PESCADOS	0	9	9
FRUTAS/VEGETALES	0	7	7
MANUFACTURAS	0	5	5
HIERRO Y OTROS METALES	0	4	4
VEHICULOS	3	0	3
MATER.CONSTRUCCION/MINERA	0	2	2
RESINA SINTETICA	0	1	1
HARINAS	0	1	1
VARIOS	129,929	90,844	220,773
TOTAL	138,374	96,106	234,480

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XVII)

Resumen Estadístico (Estadísticas a Diciembre del 2006)

Mes	Buques Arribados				Horas Muelles APG	Ton. Carga Movilizada	Num. Cont. Moviliz.		Promedios		
	Muelles APG	Privados	Fondeaderos	Otros Muelles			20'	40'	Prom. Hor/Buq	Prom. Toni/Buq	Prom. Conti/Buq
Enero	139	44	5	0	4,772.29	524,976.72	10,277	19,534	34.2	3,776.81	311
Febrero	125	44	8	0	4,680.01	475,466.87	8,573	17,954	37.26	3,803.73	316
Marzo	144	46	5	0	5,078.48	667,397.33	9,579	19,750	35.16	4,634.70	302
Abril	132	47	5	1	4,677.12	611,309.92	10,435	19,440	35.26	4,631.14	332
Mayo	130	47	10	0	4,984.24	592,124.42	10,675	19,910	38.2	4,554.80	319
Junio	116	41	9	0	4,344.17	517,309.80	11,487	21,153	37.27	4,459.57	380
Julio	99	51	7	0	3,598.22	436,573.02	8,706	17,004	36.21	4,409.83	384
Agosto	98	70	8	0	3,132.02	516,967.39	9,668	20,432	31.58	5,275.18	430
Septiembre	114	71	8	0	4,467.37	502,427.88	11,524	21,304	39.11	4,407.26	438
Octubre	111	68	8	1	4,212.28	550,326.11	10,910	20,645	37.57	4,957.89	432
Noviembre	104	59	9	0	4,167.23	585,129.61	9,476	21,666	40.04	5,626.25	427
Diciembre	111	62	6	0	4,049.28	561,348.18	10,737	22,031	36.29	5,057.19	431
TOTALES	1,423	650	88	2	52,164.31	6,541,357.25	122,047	240,823	36.39	4,596.88	369

* Prom. Cont/Buque = (cont. 20' + Cont. 40') / (# de Buques de Carga Mixta + # de Buques de Carga Contenerizada)

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

ANEXO (XVIII)

PROYECTO DE INVERSIÓN Y GESTIÓN (PIG)									
Plazos máximos para las inversiones obligatorias									
Código	Inversiones	Años contractuales					Plazo meses	Costo referencial MUS\$	Observaciones
		1	2	3	4	5			
G	GENERAL								
G0	Proyecto de Desarrollo de la Concesión - PDC	→					6		Se entregará dentro de los 6 meses de la Fecha de inicio de la Concesión
G1	Infraestructura informática (Hardware y Software)		→				18	1,5	Integra el PDC
G2	Mercadería peligrosa, Pavimentos patios y Bodegas.		→				12	1,4	Actualización de las instalaciones existentes.
G3	Sistemas contra incendio, Bodegas y depósitos	→					6	0,2	Actualización de las medidas preventivas en depósitos.
G4	Proyecto de ingeniería de la ampliación NIV. Muelles 7 - 8 y 9			→		→	60	2,0	Estudios de suelos; EIA, y anteproyecto en 36 meses. Proyecto Ejecutivo en 60 meses
G5	Muelle embarcaciones auxiliares y Terminal Turística		→				18	1,5	Muelle Flotante en zona Noroeste y Terminal
G6	Rehabilitación pavimentos de patios		→				24	2,5	
G7	Pavimentos interiores de calles de circulación		→				24	0,7	
G8	Señalización horizontal y vertical.	→					12	0,3	
G9	Cerramiento integral del área de la Concesión	→					6	0,3	
G10	Rehabilitación infraestructura. Mantenimiento extraordinario					→	60	7,5	Incluye todos los muelles. Reparaciones en la zona entre mareas.
G11	Reparación instalaciones. Agua / Electricidad		→				24	3,0	Incluye nueva Sub-estación eléctrica y actualización de las instalaciones existentes.
G12	Alcantarillado		→				24	0,5	Adecuación de las instalaciones existentes.
G13	Iluminación integral. Patios y vías de circulación	→					12	0,5	
G14	Equipamiento para prevención y control contaminación			→			30	0,8	
TC	TERMINAL DE CONTENEDORES								
TC1	Proyecto para la Terminal de Contenedores	→					6		Integra el Proyecto de Desarrollo - PDC
TC2	Inversiones Iniciales de ordenamiento operativo	→					6	0,7	
TC3	Primera y segunda grúas de muelle			→			36	19,0	Obligatorias en el 4º Año. Antes serán exigidas MHC (se estima US\$ 6 millones al Inicio)
TC4	Tercera y cuarta grúas de muelle			→			36	12,0	Obligatoria si volumen movilizado en dos años seguidos supera a 1.200.000 TEU's
TC5	Conexiones para contenedores refrigerados	→					12	0,5	100 tomas en 6 meses. Las restantes en 12 meses.
TC6	Sistema de movilización en patio. RTG / BC o superior			→			36	13,0	Sistema con RTG / BC o superior. Hasta el mes 36 pueden usarse RST.
TC7	Demolición bodegas			→			NC	0,8	No es obligatorio. Depende del Layout adoptado.
TC8	Refuerzo estructural de muelles 1 - 1A y 1B. Grúas Gantry		→				30	2,5	El costo incluye rieles, vigas de refuerzo y pilotes adicionales en muelles de la TC
TC9	Ampliación nuevo muelle 1-C					→	60	5,0	Longitud de muelle: 145 m. Completa 700 m de frente de atraque en la TC.
TC10	Instalaciones de inspección aduanera	→					12	1,1	
TM	TERMINAL MULTIPROPÓSITO								
TM1	Proyecto logística portuaria del banano - Terminal de Frutas	→					6		Integra el PDC
TM2	Terminal de Frutas. Bodegas, Pavimentos y Equipos		→				24	7,5	
TM3	Refuerzo de muelles TM. Operación Grúas móviles					→	60	6,7	Debe reforzarse un mínimo de 370 m del frente de atraque. O Instalar 270 m de rieles
TM4	Muelle 7 (270 m) y relleno explanadas (10 has)					→	36	25,0	Se hace obligatoria si opera la Cláusula "gallo", relativa a la ocupación de muelles
TM5	Muelles 8 - 9 y relleno explanadas (responde al proyecto G4) Evaluación a los 5 años				→		OPCIONAL		Estudio de alternativa con Terminal Océanico en la Jurisdicción de APG
Total	en los primeros 6 años (sin IVA)							114,8	MONTO REFERENCIAL - NO es un monto mínimo de inversión
Sub - Total	SIN las inversiones condicionadas							77,8	sin el muelle 7 (TM4) y sin la tercera y cuarta grúas de muelle (TC4)

09/10/2008

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XIX)**Servicios Básicos: Tarifas Máximas**

	Rubro	Unidad	Precio máximo
TC	Transferencia contenedor (S to G)	US\$/ contenedor	VARIABLE de OFERTA Máximo 120
M	Uso de muelle	US\$/m eslora./h	1,00
TGF	Transferencia Carga General (S-G)	US\$ / Ton o m3	5,00
TGB	Transferencia banano (GS)	US\$ / Ton	2,50
AC	Almacenaje contenedores	US\$ / TEU./día	2,50
AG1	Almacenaje Carga general Patios	US\$ / Ton o m3	0,20
AG2	Almacenaje Carga gral. Bodegas	US\$ / Ton o m3	0,30
AG3	Almacenaje Carga general Bodegas especiales	US\$ / Ton o m3	0,40
TCV	Transferencia contenedores vacíos	% s / TC	85
REE	Reestiba	% s / TC	50
PE	Pesaje de vehículos	US\$ / pesada	10
CFS	Consolidación o desconsolidación	US\$ / TEU	100
TRF	Tomas refrigeradas	US\$ / TEU./hora	1,50
AFC	Aforo contenedor	US\$ / contenedor	35
AFG	Aforo carga general fraccionada	US\$ / Ton ó m3	1,20
SUM	Suministros. Agua, electricidad, comunicaciones Recargo sobre tarifa pagada por el concesionario	%	15

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO II)

PALABRAS CLAVES

ADJUDICATARIO

Oferente cuya propuesta es aceptada por el Directorio de la Autoridad de Guayaquil, luego de la evaluación de ofertas.

ALCANCES

Se refiere a cualquier documento o documentos emitidos por la Autoridad Portuaria de Guayaquil y dirigidos a todos los Participantes Precalificados, que modifiquen, enmiendan, rectifican, adicionan o clarifican las presentes Bases de Licitación, el Anteproyecto Técnico Básico, el Contrato de Concesión o cualquier otro documento de Licitación.

AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL (APG O AUTORIDAD CONCEDENTE)

Es la Entidad Portuaria autónoma, titular del puerto y de las instalaciones a entregarse en concesión, y será a su vez la autoridad que lleva a cabo el proceso de Licitación de la Concesión de las Terminales de contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil, [convirtiéndose por ende en la entidad concedente] [Esto se establece en la definición de Concedente]. Se entenderá también como APG a la entidad que legalmente llegare a sustituirla o reemplazarla.

Toda alusión general a APG se entenderá referida al comité, personero o al órgano colegiado al cual de conformidad con el contexto de lo relatado corresponda la atribución en cuestión.

BASES DE PRECALIFICACIÓN

Corresponde a las Bases que rigieron el proceso de Precalificación de los interesados para participar en este proceso.

BASES DE LICITACIÓN O BASES

Son las presentes Bases para la Licitación y sus Alcances, emitidas por APG, cuyo objetivo consiste en regular el proceso de licitación para la adjudicación de la Concesión de las TCM.

CANON

Monto que el Concesionario pagará periódicamente a APG por la concesión otorgada, durante el plazo de vigencia de la misma, según procedimiento establecido en los Documentos Licitatorios.

CANON FIJO

Monto fijo a pagar mensualmente o anualmente por el Concesionario a APG, y que es igual para todos los oferentes. Su cuantía se establece en las Bases de la Licitación y en el Modelo de Contrato.

CANON VARIABLE

Monto a pagar mensualmente por el Concesionario a la APG, proporcional a los TEU's (Twenty Feet Equivalent Unit) movilizados: cargados y descargados por los muelles de las TCM y a las Toneladas Métricas de carga general no contenerizada.

El valor unitario por TEU se establecerá en cada oferta y es la variable de adjudicación.

CONCEDENTE

Es Autoridad Portuaria de Guayaquil, quien adjudicará la Concesión y suscribirá el contrato de concesión con el Concesionario.

CONCESIÓN DE LAS TCM

Consistirá en el uso y explotación integral de las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil por un único Concesionario, por el plazo de 20 años, durante los cuales el Concesionario deberá operar y administrar todas las áreas y servicios comprendidos en la Concesión, realizar las inversiones pactadas y cumplir con los estándares de desempeño establecidos

CONCESIONARIO, CONCESIONARIA O SOCIEDAD CONCESIONARIA

Persona jurídica de derecho privado, constituida por el Adjudicatario en el Ecuador con el propósito específico de explotar la Concesión, que suscribirá el contrato de concesión con APG.

CONSORCIO

Grupo de Integrantes que se asocian formalmente para presentar una oferta por el Contrato de Concesión y que manifiestan su voluntad, en caso de resultar adjudicatarios, de conformar la Sociedad Concesionaria, cumpliendo todos los requisitos exigidos por APG.

CNMMP

Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, es el máximo órgano de gobierno de los puertos y asesor del Poder Ejecutivo en la materia.

CONAM

Consejo Nacional de Modernización del Estado, organismo designado por la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la iniciativa Privada, para facilitar, coordinar y supervisar las acciones de modernización del Estado, sus entes y empresas; la presente concesión forma parte de dichas acciones de modernización.

CONTRATO DE CONCESIÓN O CONTRATO

Es el contrato objeto de la presente licitación. Instrumento jurídico que suscribirá APG con la Sociedad Concesionaria, mediante en el cual se establecen los derechos y obligaciones del Concesionario y de APG en relación con el uso y explotación integral de las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil, así como el plazo y las condiciones que deben cumplir.

DIGMER

Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, es la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

DATA ROOM

Conjunto de sesiones de trabajo entre los Precalificados y APG, en el cual se discutirá y definirá el proyecto de inversión y gestión de la concesión, y los términos contractuales de la concesión.

DÍAS: días calendarios

DÓLARES O US\$: es la moneda de curso legal en la República del Ecuador y en los Estados Unidos de América

DOCUMENTACIÓN LICITATORIA O DOCUMENTOS LICITATORIOS

Comprende tres documentos y sus Anexos: Bases de Licitación, el Proyecto Técnico Básico y el Modelo de Contrato.

DOCUMENTACIÓN LICITATORIA PRELIMINAR

Documentación Licitatoria presentada al comienzo del Data Room como un documento borrador e inicial a ser analizado conjuntamente los Participantes Precalificados.

DOCUMENTACIÓN LICITATORIA DEFINITIVA O FINAL

Documentos surgidos en el Data Room, y aprobados por la APG, con la incorporación de las eventuales observaciones de los Organismos de Control: CONAM – Contraloría y Procuraduría.

INTEGRANTE

Persona natural o jurídica que forma parte de un grupo, asociación o Consorcio.

INVERSIONISTA

Participante individual o Consorcio que resultó precalificado bajo la categoría de “Inversionista” de acuerdo a las normas establecidas en las Bases de Precalificación.

INVERSIONISTA PRINCIPAL

Participantes individuales o Integrantes de un grupo precalificado, que cumplen con las condiciones de Inversionista Individual de acuerdo a la Normativa de Precalificación. En las Bases se establece las empresas que tienen esta condición luego de la Precalificación aprobada por el Directorio de la APG.

INVERSIONISTA / OPERADOR

Participante individual o Consorcio que precalificó con ambas categorías, como Inversionista y como Operador, de acuerdo a las normas establecidas en las Bases de Precalificación.

LISTA DE PRECIOS O TARIFARIO DE LA CONCESIÓN

Nómina de precios máximos que el Concesionario podrá cobrar por cuantos servicios preste en la concesión y que será de conocimiento público en todo momento.

OFERENTE O LICITANTE

Participante Precalificado que presente su Oferta dentro de la Licitación.

OFERTA O PROPUESTA

Conjunto de documentos que componen la propuesta de un Oferente para participar en la Licitación de la Concesión. Se encuentran comprendidas en estos términos tanto la Propuesta Técnica como a la Propuesta Económica.

OPERADOR

Participante individual o Consorcio que precalificó como Operador Portuario conforme a los requerimientos establecidos en las Bases de Precalificación.

OPERADOR PORTUARIO

Persona jurídica habilitada por la DIGMER y autorizada por APG para la prestación de servicios portuarios a los buques o a las cargas, de acuerdo con la normativa vigente.

OPERADOR PRINCIPAL

Participantes individuales o Integrantes de un grupo precalificado, que cumplen con las condiciones de Operador Individual de acuerdo a la Normativa de Precalificación. En las Bases se establece las empresas que tienen esta condición

PARTICIPANTE PRECALIFICADO

Participante individual o consorcio que integra la nómina de empresas o grupos de empresas que resultaron seleccionadas por el Directorio de APG en las categorías Inversionista, Inversionista Operador y Operador.

PRECALIFICACIÓN

Proceso de selección para participar en la presente licitación, en el cual se recibió y estudió la Documentación para la Precalificación presentada por los Participantes, y se determinó cuáles de ellos cumplían con los requerimientos establecidos, para su participación en la Licitación, en cada categoría.

PRECIO

Monto percibido por el Concesionario, como pago por los servicios que brinde a terceros.

PRECIOS MÁXIMOS

Precios aprobados por APG, que el concesionario no puede superar en el cobro de servicios prestados a terceros, durante la concesión.

PRIMA

Pago inicial a realizar por el Adjudicatario, con la firma del contrato, cuyo monto es de US\$ 30'000.000 (treinta millones de Dólares), igual para todos los oferentes.

SOBRE O PAQUETE

Envoltorio en que son entregadas las Ofertas de acuerdo a lo señalado en las presentes Bases de Licitación.

TEU.

Twenty Feet Equivalent Unit – Unidad de medida aplicada al tamaño (volumen) de los contenedores y que corresponde a un contenedor normalizado de 20 pies de largo.

TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES O TERMINAL DE CONTENEDORES

Terminal que posee, por lo menos, un puesto de atraque, una grúa de muelle fija o móvil especializada para contenedores y un área de almacenamiento exclusiva para contenedores, adjunta o cercana al muelle, con equipamiento específico en tierra para su movilización, gestionada por sistemas de planificación de operaciones

TERMINAL POLIVALENTE O MULTIPROPÓSITO

Terminal portuaria que, por sus facilidades de infraestructura, superestructura y

Equipamiento, está diseñada para operar diferentes tipos de carga tales como contenedores, carga general no contenerizada, neogranes (vehículos, acero, madera y otras).

TCM

Comprende las Terminales de Contenedores y Multipropósito de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, así como las demás áreas, servicios y activos que integrarán la Concesión que se licita por las presentes Bases.

TC – TRANSFERENCIA DEL CONTENEDOR

Precio máximo a cobrar por el Concesionario por la transferencia de un contenedor (caja) del buque al punto de entrega del Terminal o viceversa. (Ship to Gate). El concepto está definido en el PTB, donde se especifican los servicios que comprende y el valor máximo, igual para todos los oferentes.

(Anexo XX)

RECURSO HUMANO – EMPLEADOS APG

FUNCIONES	APG	INT.	P/S	Años de Serv.	Sueldo	INDEMNIZACION
	1			10	2.519,60	10000
	1			8	1.571,70	8000
FB: Velar porque las actividades ejecutadas en la APG, se ajuste a lo establecido en la ley			1	1	2.861,58	0
FB: Asistir al Jefe de Auditoría	1			2	2.342,10	2000
FB: Asistir en las actividades delegadas por parte de la unidad	1			18	956,99	18000
FB: Orientar el desarrollo de la AG y representarla legalmente	1			1	3.885,00	1000
FB: Organizar las visitas externas e internas a la Gerencia, así como la correspondencia y agenda del Gerente General	1			11	1.580,37	11000
FB: Ejecutar labores variadas de secretariado	1			6	1.029,58	6000
FB: Ejecutar labores variadas de secretariado	1			15	1.092,95	15000
FB: Funciones relativas a la comunicación telefónica y visitas	1			2	628,20	2000
FB: Asesorar al Directorio, Gerencia y demás unidades en materia legal	1			3	2.875,12	3000
FB: Atender los asuntos en materia laboral y penal en la APG	1			10	2.507,41	10000
FB: Atender los asuntos en materia civil y administrativa en la APG			1	9	2.495,82	0
FB: Asistir al jefe de la unidad de asesoría jurídica	1			9	1.651,70	9000
FB: Supervisar y controlar el cumplimiento del objeto y cláusulas de las empresas concesionarias y permisionarias	1			6	2.795,12	6000
FB: Asistir al jefe de la Unidad	1			15	1.689,70	15000
FB: Secretariado de la unidad	1			9	903,37	9000
FB: Análisis de las gestiones en el ámbito financiero y costos portuarios	1			9	2.441,62	9000
FB: Análisis de los sistemas de contabilidad de costos. <i>Función vacante</i>	1				2.417,78	0

FB: Asistir al contador de costos y otros analistas	1			10	1.057,74	10000
FB: Asistir en la evolución y control concerniente al mantenimiento y mejoras de la infraestructura portuaria. <i>Función vacante</i>	1				2.417,78	0
FB: Supervisar y evaluar las actividades operativas desarrolladas por empresas confeccionarías	1			7	2.417,78	7000
FB: Analizar y avaluar las tareas del departamento administrativo.			1	3	2.290,12	0
FB: Dirigir las actividades concernientes a la correspondencia interna y externa	1			6	2.422,10	6000
FB: Funciones de secretariado de la unidad	1			10	909,33	10000
FB: Ejecutar actividades relacionadas a la custodia de documentos y su respaldo en medios magnéticos	1			10	1.571,70	10000
FB: Dirigir las actividades de difusión de la imagen de la APG, brindar solución oportuna y adecuada de los requerimientos de los usuarios	1			5	2.366,47	5000
FB: Asistir en actividades para mejorar la imagen del puerto	1			9	1.571,70	9000
FB: Planificar, desarrollar y velar por el funcionamiento integral del sistema y de la información que satisfaga las necesidades			1	3	2.342,10	0
FB: Asistir al jefe de sistemas			1	1	867,72	0
FB: Planear, controlar y dirigir las actividades de operación, entrada y salida de datos, control de red y base de datos			1	5	2.038,03	0
FB: Controlar, atender, solucionar e informar sobre cualquier novedad que se presenten en la red de computación			1	4	1.519,70	0
FB: Dar soporte a los problemas de orden técnico que reporten los usuarios, así como la instalación de equipos informáticos			1	1	600,00	0
FB: Supervisar la construcción, desarrollo y ampliación del Recinto Portuario, realizado por las empresas a quienes se le delegue los servicios	1			9	4.548,87	9000
Controlar el trafico de las naves del río Guayas	1			8	2.333,15	8000
FB: Ejecutar labores de secretariado del departamento	1			10	956,99	10000
FB: Dirigir y planificar los tramites administrativos, recursos humanos, seguridad, etc....	1			4	2.128,87	4000
FB: Asistir al jefe departamental y ejecutar labores de secretariado	1			17	951,03	17000

FB: Dirigir, supervisar y controlar las actividades relacionadas con los Recursos Humanos	1			10	2.200,53	10000
FB: Asistir en la ejecución de actividades de Recursos Humanos	1			10	1.114,08	10000
FB: Efectuar la actividad concerniente al manejo y control operativo de los servidores APG	1			9	1.571,70	9000
FB Secretariado en la sección de personal	1			9	956,99	9000
FB: Asistir al Jefe de Personal	1			15	1.092,95	15000
FB: Adquisiciones y servicios que requiere la APG	1			8	2.092,20	8000
FB: Secretariado de la división de servicios	1			8	897,41	8000
NCEO, NEMF		1		1	1.519,70	0
FB: Adquisición de suministros que necesita la APG	1			14	1.615,03	14000
FB: Labores Varias de secretariado	1			11	909,33	11000
FB: Planificar, organizar y dirigir las actividades que tienen relación con la gestión económica- financiera de la APG	1			3	2.820,95	3000
FB: secretariado del departamento de finanzas	1			11	1.057,74	11000
FB: Administrar las actividades relacionadas con el proceso contable	1			9	1.729,70	9000
FB: Asistir al jefe de contabilidad	1			9	1.114,08	9000
FB: Administrar las actividades relacionadas con el presupuesto	1			10	1.729,70	10000
FB: Asistir al jefe de presupuestos	1			9	1.050,70	9000
FB: Administrar las actividades relacionadas con la administración y control de inventarios	1			9	1.571,70	9000
FB: Asistir al jefe de inventarios	1			9	1.114,08	9000
FB: Administrar y responsabilizarse por el sistema de recaudación, custodia de valores y títulos, así como los pagos que correspondan	1			9	2.280,53	9000
FB: Asistir al jefe de tesorería con la emisión y pago de cheques, y administración de fondos recaudados por la entidad	1			14	1.085,91	14000
					\$103.081,90	\$ 425.000,00

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(Anexo XXI)

Áreas de dragado y profundidades propuestas (Fase I año 1)



Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXII)

Áreas de dragado y profundidades propuestas (Fase I año 2 y 3)



Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXIII)

Áreas de dragado y profundidades propuestas (fase VI)



Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXIV)

NUMERO DE CONTENEDORES POR TIPO POR AGENCIAS HASTA JUNIO 2007

40 Pies

Agencias	Importación					Exportación						Total	
	Llenos	Vacios	Transbordo	Tránsito	Reserva	Llenos	Vacios	Transbordo	Tránsito	Reserva	Reembarque		
TRANSOCEANICA CIA LTDA	1,676	346	204	0	103	1,315	1,311	25	0	0	0	4	4,008
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	679	20	0	0	79	450	431	0	0	0	0	0	1,659
AGENCIA MARITIMA MARICL O BAL	736	172	17	0	106	511	563	93	71	0	0	0	2,359
MAERSK DEL ECUADOR C.A.	214	605	0	0	2	1,308	7	0	0	0	0	1	2,037
TRANSPORTES MARITIMOS BOLIVARIANOS S.A.	361	1,100	0	0	0	594	64	19	0	1	0	0	2,038
HAMBURG SUD ECUADOR S. A.	512	121	2	0	62	419	215	68	2	0	0	1	1,413
GREENANDES ECUADOR S.A.	421	30	0	0	3	300	214	0	0	0	0	0	958
NAVENA DEL SUR S.A. NAVSUR	367	0	0	0	1	150	317	0	0	0	0	0	864
APL DEL ECUADOR S.A.	321	300	38	0	13	341	98	0	0	0	0	0	1,011
NAVENA DE SERVICIOS MARITIMOS NAVESMAR	345	10	0	0	9	160	62	10	0	0	0	0	496
REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S	194	0	0	0	8	100	87	20	0	0	0	1	428
TERMINAVES AGENCIA MARITIMA S.A.-TAVISA	70	31	1	0	26	106	60	0	0	0	0	0	303
NAVESUR S.A.	100	19	0	0	24	119	24	1	0	0	0	0	296
BLUEPAC SHIPPING AGENCY S.A.	0	94	0	0	0	140	72	0	0	0	0	0	306
FORMAR TRANSPORTES FORMAR S.A.	0	43	0	0	0	49	3	0	0	0	0	0	95
Otros	2	67	0	0	2	14	2	0	0	0	0	0	107
TOTAL	5,838	2,678	282	0	513	6,094	3,520	265	73	1	1	7	19,288

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXV)

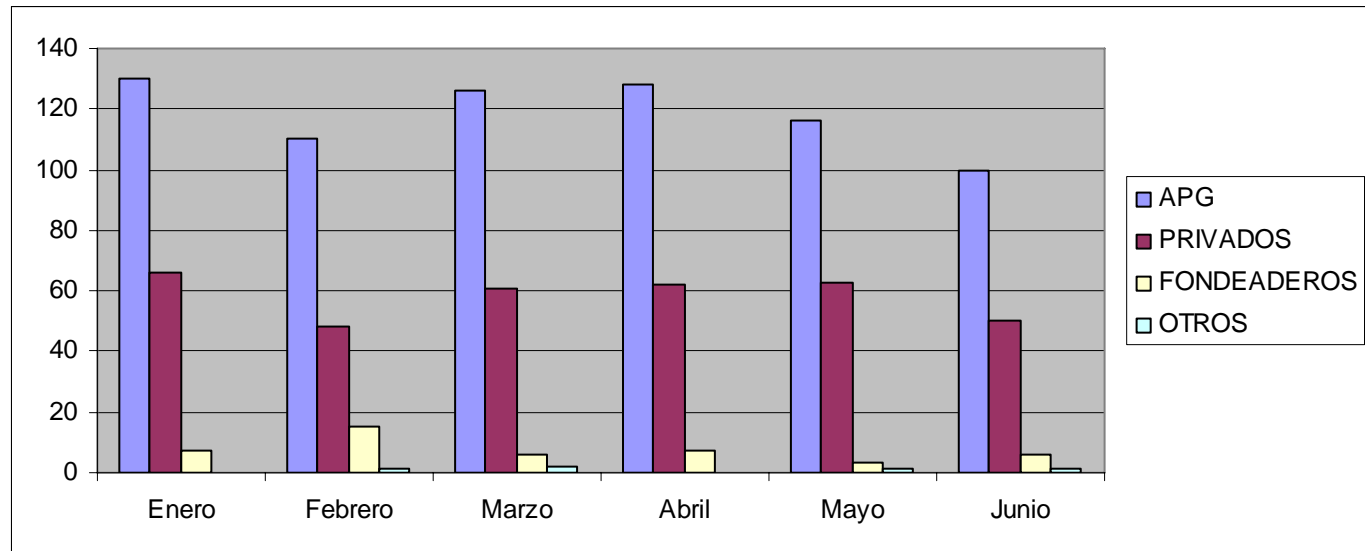
RESUMEN ESTADISTICO HASTA JUNIO 2007

Mes	Buques Arribados				Horas Muelles APG	Ton. Carga Movilizada	Num. Cont. Moviliz.		Promedios		
	Muelles APG	Privados	Fondaderos	Otros Muelles			20'	40'	Prom. Hor/Bug	Prom. Ton/Bug	Prom. Cont/Bug
Enero	130	68	7	0	5,425.40	660,507.10	9,406	18,756	41.44	5,073.20	348
Febrero	110	48	15	1	4,486.51	551,054.70	9,200	18,804	40.47	5,006.50	366
Marzo	128	61	6	2	5,414.20	577,525.70	9,948	20,610	42.69	4,583.54	347
Abril	128	62	7	0	5,240.94	631,502.21	10,702	20,580	40.57	4,934.31	357
Mayo	116	63	3	1	5,377.12	622,377.33	10,047	20,620	46.21	5,366.32	378
Junio	100	50	6	1	4,504.40	504,508.00	10,175	10,286	41.2	4,620.35	373
Julio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALES	719	350	44	5	30,449.44	3,546,676.03	59,757	118,764	42.21	4,932.79	361

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXIV A)

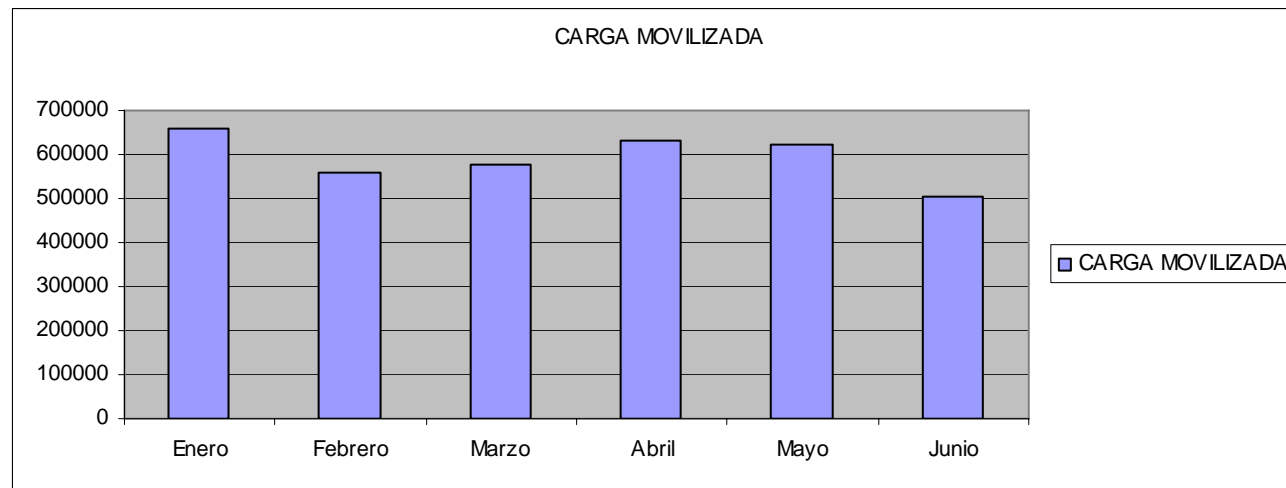
BUQUES ARRIBADOS HASTA JUNIO 2007



Fuente: Autoras

(ANEXO XXV A)

CARGA MOVILIZADA HASTA JUNIO 2007



Fuente: Autoras

(ANEXO XXVI)

PLANOS

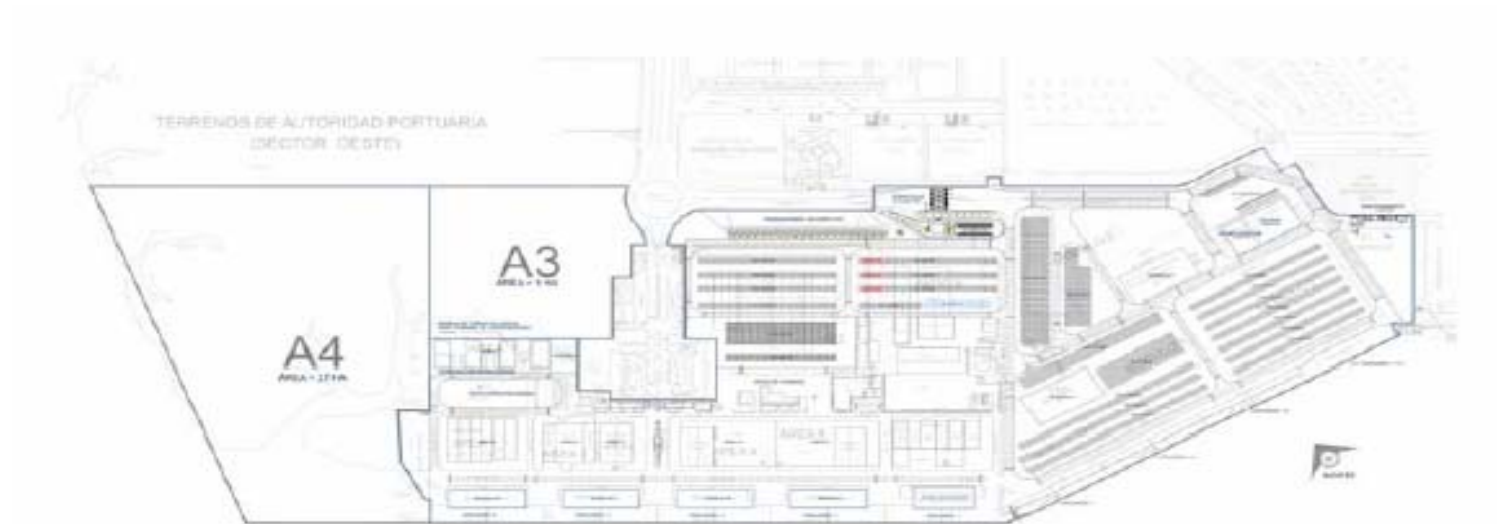


Figura II.9 Fase I, año 1 de desarrollo del TCM

Fuente: Autoridad
Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXVII)

PLANOS AÑO 2

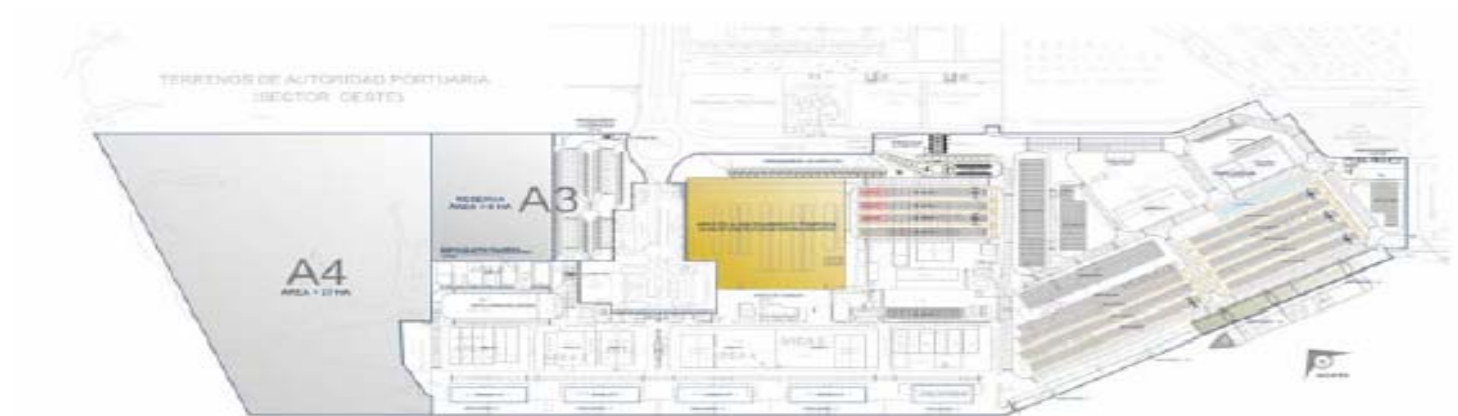


Figura II.10 Fase I, año 2 de desarrollo del terminal

Fuente:
Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXVIII)

PLANO AÑO 3

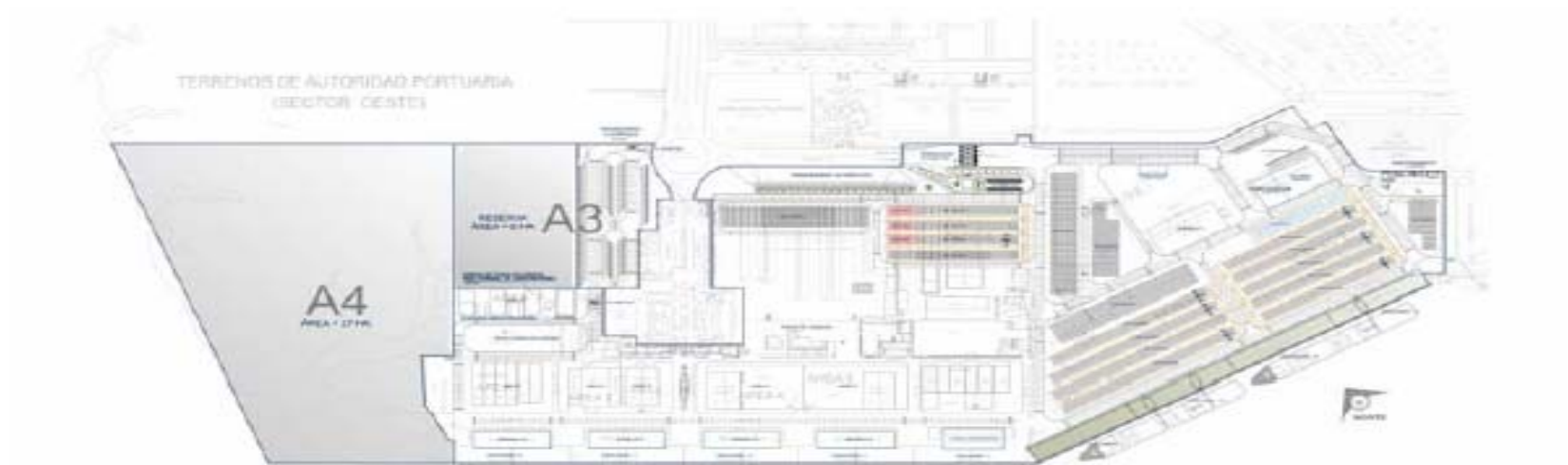


Figura II.11 Fase I, año 3 de desarrollo del terminal

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

**(ANEXO XXIX)
PLANO AÑO 4**



**Fuente:
Autoridad
Portuaria de
Guayaquil**

Figura II.12 Fase II, año 4 de desarrollo del terminal

(ANEXO XXX)

PLANO AÑO 5

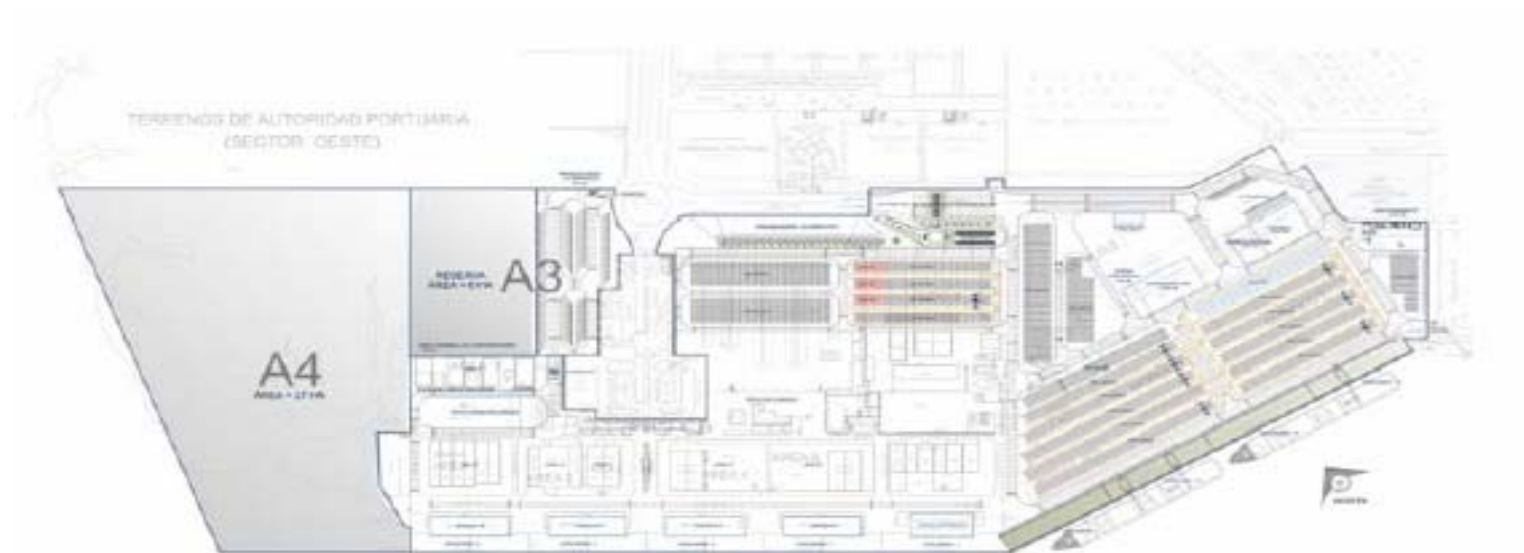


Figura II.13 Fase II, año 5 de desarrollo del terminal

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXXI)

FASE III



Figura II.14 Fase III de desarrollo del terminal

Fuente:
Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXXII)

FASE IV



Figura II.15 Fase IV de desarrollo del terminal

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXXIII)

FASE V



Figura II.16 Fase V (alternativa) de desarrollo del terminal

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

(ANEXO XXXIV)

FASE VI



Figura II.17 Fase VI (alternativa) de desarrollo del terminal

Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil



**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANÍSTICAS Y
ECONÓMICAS**

TESIS DE GRADO

**Previa a la obtención del Título de:
Ingeniero Comercial y Empresarial, especialización en Comercio
Exterior**

**Tema:
ANÁLISIS ECONÓMICO DE CONCESIÓN DEL
PUERTO DE GUAYAQUIL Y SU IMPACTO AL
COMERCIO EXTERIOR**

Autoras

**JACQUELINE ALEXANDRA CARPIO LATA.
KATIUSKA PALMIRA VALLEJO PLAZA.**

GUAYAQUIL – ECUADOR

2007

DEDICATORIA

A nuestros padres

Quienes nos han brindado su apoyo, durante nuestra etapa universitaria y en especial para el desarrollo de este proyecto de grado.

Ayudándonos en los momentos que mas hemos necesitado de una palabra de aliento, un hombro para llorar y una sonrisa de satisfacción al ver cumplidos nuestros sueños

AGRADECIMIENTO

A NUESTROS PADRES

Lic. Carmen Plaza

Lic. Vicente Vallejo

Sra. Delia Lata

Sr. José Carpio

Por su comprensión y ayuda a lo
largo de nuestra carrera universitaria

AL ECON. SANTIAGO LEÓN

Por su apoyo y guía en este proyecto

A NUESTROS PROFESORES

Por su asesoramiento

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

Ing. Oscar Mendoza Macias, Decano
PRESIDENTE

Econ. Santiago León Abad
DIRECTOR DE TESIS

Econ. Xavier Cárdenas Moncayo
VOCAL PRINCIPAL

Ing. Mónica Torres Naranjo
VOCAL PRINCIPAL

La responsabilidad del contenido de este proyecto de graduación nos corresponde exclusivamente y el patrimonio intelectual del mismo a la Escuela Superior Politécnica del Litoral.

Jacqueline Carpio Lata.

Katuska Vallejo Plaza.

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	I
AGRADECIMIENTO	II
TRIBUNAL DE TESIS	III
PROPIEDAD INTELECTUAL	IV
ÍNDICE GENERAL	V-VIII
RESUMEN EJECUTIVO	IX-XIII
INTRODUCCIÓN	XIV-XVI
Capítulo 1: Concesión Puerto de Guayaquil	
1.1 Puerto de Guayaquil	
1.1.1 Características	18
1.1.2 Facilidades del puerto	19-21
1.1.3 Ventajas Competitivas	22
1.2 Inicios de Concesión	
1.2.1 Antecedentes	23
1.2.1.1 Autorización	24
1.2.1.2 Permiso	24
1.2.1.3 Concesión	25
1.2.2 Visión	26
1.2.3 Objetivo	26
1.2.4 Proceso	27
1.2.4.1 Precalificación	27
1.2.4.2 Data Room	28

1.2.4.3 Licitación	29-30
1.2.4.3.1 Requisitos	31-33
1.2.4.4 Firma del contrato	33-35
1.3 Plazo de Concesión	35
1.4 Estimación de la Demanda	36-37
1.5 Libre Competencia	38-39
Capítulo 2	
2.1 Marco general de Concesión	41-43
2.2 Prima y Canon	43
2.3 Bienes que la integran	44-47
2.3.1 Inventario de las Instalaciones, Bienes y Mercadería	48-49
2.3.1.1 Responsabilidad de la Autoridad Concedente	50
2.4 Servicios a Prestar por el Concesionario	51-53
2.5 Análisis FODA	
2.5.1 Fortalezas	54
2.5.2 Oportunidades	55
2.5.3 Debilidades	56
2.5.4 Amenazas	57
2.6 Diamante de PORTER	
2.6.1 Dotación de Factores	57

2.6.2 Condiciones de la Demanda	58
2.6.3 Industrias Conexas y de Apoyo	59
2.6.4 Estrategia, estructura y rivalidad	59-61

Capítulo 3

3.0 Estándares del proyecto

3.1 Estándares Exigidos	63
3.2 Productividad	62
3.2.1 Productividad por nave	62-63
3.2.2 Productividad Bruta Promedio	663-64
3.2.3 Productividad de muelle	64
3.3 Calidad	65
3.4 Seguridad	65-66
3.4.1 Normas para contratistas de Seguridad	67
3.4.2 Sistemas contra incendios	67-69
3.5 Ambientales	70-
3.5.1 Equipamiento para control de contaminación	71
3.6 Ocupación de muelles	72
3.7 TERMINAL DE MULTIPROPÓSITOS	
3.7.1 Refuerzo de muelles	73-74
3.8 TERMINAL DE CONTENEDORES	
3.8.1 Ampliación del frente de atraques	75-76
3.9 Condiciones para la ejecución de obras e inversiones	77

3.10 Dragado	78-79
3.11 Condiciones Técnicas de Operación	80
3.12 Sistemas Informáticos Hardware y Software	81-84
Capítulo 4	
4.0 Resultados de la Evaluación Financiera	
4.1 Proyección de los ingresos	87
4.2 Estado de pérdidas y ganancias	88-89
4.3 Proyección de gastos generales	90
4.4 Estado de situación financiera	91-92
Conclusiones	93-95
Recomendaciones	96
Bibliografía	97
Anexos.	

RESUMEN EJECUTIVO

En el presente trabajo Análisis Económico de Concesión del Puerto de Guayaquil y su impacto al Comercio Exterior se busca dar a conocer las ventajas y desventajas que le traerían al Comercio Exterior la Concesión del Puerto, al ser concesionadas las dos terminales como son el de Contenedores y el Terminal de Multipropósitos, además de conocer lo que para Autoridad Portuaria de Guayaquil le representa dicha Concesión.

En el primer capítulo se realiza un análisis a cerca del puerto identificando las ventajas del mismo como es el contar con una ubicación privilegiada el cual le permite mover el 70% del total de la carga que moviliza el sistema portuario nacional y adicionalmente funciona como un incentivo para la captación de tráficos de las rutas del lejano oriente y del continente americano, especialmente los relativos a la costa del Pacífico.

Luego de esto se da inicio a evaluar el proceso de Concesión teniendo como antecedentes la concesión del Terminal de Graneles en 1999 la misma que buscaba captar mayor afluencia de carga la misma que se vio impedida al momento de la creación de puertos privados.

La visión de Concesionar el puerto es la creación de un plan de desarrollo logístico de transporte a favor del Comercio Exterior ecuatoriano y de un

nuevo polo de desarrollo urbanístico y social del sector sur de Guayaquil, a través del aseguramiento de un servicio portuario especializado, eficiente con altos estándares internacionales.

A este proceso se sumaron varias empresas las cuales deseaban manejar dichos Terminales:

- **Transagent** – Ecuador
- **SAAM** – Grupo local Ecu aestibas – Chile
- **ICTSI – Filipinas (20)**
- **SSA International** – Filial de SSA Marine – USA (9)
- **Empresas Navieras SA** – Grupo Agunsa – Chile
- **AP Moller Finance** – APM Terminal, Maersk – Suiza
- **Andrade Gutierrez Concessoes & Wilport** – Brasil
- **IIHC & Asoc – Hutchinson Whampoa** – Hong Kong
- **Inversiones Cosmos** – Chile
- **Corporación América & Asociados** - Argentina

Las mismas que tenían que pasar por cuatro etapas, resultando como ganadora la empresa Filipina ICTSI, la misma que tendrá a su cargo el desarrollo del puerto por un plazo de 20 años. Tomando en consideración que en el Ecuador existe una Libre Competencia a nivel de puertos.

En el segundo capítulo se toma en consideración la prima y el canon que va a recibir Autoridad Portuaria de Guayaquil, entendiéndose por prima los \$30000000 millones que el adjudicatario deberá en 5 años entregar a Autoridad Portuaria de Guayaquil debiendo realizarse el primer pago al momento de la firma del contrato, además del canon fijo US\$8.400.000.00 a liquidar en forma mensual y el canon variable proporcional a los tráficos movilizados por los muelles de las Terminal de Contenedores y Multipropósitos.

Para llegar a satisfacer sus expectativas el Concesionario deberá invertir en nueva infraestructura, mejora de muelles, creación de sistemas de seguridad e informáticos mediante una inversión en tecnología.

Se elaboró un análisis FODA y un DIAMANTE DE PORTER para conocer las ventajas que el puerto de Guayaquil tiene en relación a otros puertos tanto públicos como privados identificando sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas así como un breve análisis de los factores básicos y avanzados con los que cuenta el Puerto, condiciones de la demanda, industrias conexas y de apoyo así también la rivalidad en relación a los demás.

En el tercer capítulo se realiza un análisis de los estándares que el concesionario debería considerar para cumplir sus metas como son productividad, calidad, ambientales y seguridad los mismos que con la ayuda de infraestructura y tecnología se cumplirán en un tiempo menor al que dura la concesión garantizando con esto una mejora en el Comercio Exterior del país a través de la reducción en los fletes consiguiendo una reducción en los costos de las mercancías mediante una mejora en la logística.

En el cuarto capítulo se realiza un estado de resultados proyectado tomando en consideración las metas que se propone obtener el concesionario en lo que se refiere a la productividad tanto en carga como en teus, obteniéndose un excedente de **U\$ 10.943.590,46** lo que para el estado le resulta rentable. Hay que tomar en consideración que Autoridad Portuaria de Guayaquil verá reducido sus ingresos ya que solo funcionara como ente de control.

A su vez también se realizaron ratios financieros para conocer como se encuentra Autoridad Portuaria de Guayaquil en relación a sus activos y en relación a deudas llegando a la conclusión que es una empresa rentable generadora de ingresos significativos para el Estado.

Los ingresos de gestión obtenidos en los periodos 2005 y 2006 respectivamente fueron, **US\$ 37.879.064,59 y US\$ 35.533.318,49**; dando como resultado una disminución del 6.60%. Lo cual se debe a que los operadores portuarios que prestaban los servicios al cliente final no reportaban las utilidades reales obtenidas, por tanto también se ve afectada la cuenta de Rentas en un 10.67%.

Los Gastos de Gestión son los que presentan un mayor grado de relevancia con un incremento del 25%, producido mayoritariamente por los Rubros Remuneraciones Temporales e Indemnizaciones cuyos incrementos abarcan el 14% y 95% respectivamente lo cual no es novedoso por el Proceso de Privatización. Los Gastos Financieros también aumentaron en 56%.

INTRODUCCIÓN

Siendo el Comercio Exterior muy importante para el desarrollo del País, el cual se manifiesta mediante las exportaciones e importaciones, se consideró la importancia de analizar el desarrollo de una de las principales puertas de entradas de las mismas, como es el Puerto de Guayaquil. A través de este Ecuador obtiene una fuente de ingreso por medio del movimiento comercial que mantiene, como por ejemplo las exportaciones de banano, lo cual representa el 67% de las exportaciones para la economía ecuatoriana.

Debido a una economía dolarizada el tener que buscar una inversión extranjera a través de la concesión del mayor Puerto de Ecuador nos podría generar una gran ventaja competitiva, al contar con nuevo capital y a través de éste cumplir con las exigencias que nos permitan ser uno de los principales puertos de Sudamérica, además de ayudar a la reducción del desempleo y obtener una mejora en los aspectos social y económico del país.

Por las diferentes inquietudes que existen en las personas relacionadas directamente con la Autoridad Portuaria se vio la necesidad de analizar las ventajas y desventajas que traería la Concesión en torno al empleo y

desempleo que con lleva el traspaso de las operaciones portuarias a manos de una empresa privada.

Una gran ventaja que tendría La Concesión sería la implementación de una mayor infraestructura (**know how**), la cual ayudaría a reducir los precios en las mercancías y por ende se adquirirá esta a un precio bajo debido a la reducción en los costos de transporte. Por otro lado esta generará mayor afluencia de turistas, lo cual creará una mayor fuente de ingreso para el Estado. El principal beneficio sería la seguridad debido a un mayor control de las operaciones portuarias, reduciéndose de esta manera los robos de las mercancías lográndose un aumento significativo en La Balanza Comercial.

A su vez todo cambio generará desventajas, por ejemplo desempleo en el mediano plazo, ya que todas las operaciones estarán a cargo de la concesionaria el cuál exigirá personal capacitado y las personas que no cumplan con estos requisitos se quedaran sin empleo, viéndose en la necesidad de adquirir un mayor grado de conocimientos.

Tal es el caso que existe una gran preocupación en la gente que labora en esta entidad ya que saben que existirán cambios y hay que recordar que en un país subdesarrollado como Ecuador la gente aun es renuente al mismo.

Todas estas ventajas y desventajas nos llevaron a realizar un estudio sobre el impacto que tendría La Concesión del Puerto de Guayaquil ya que además de ser el mayor puerto de Ecuador es el ente donde se desarrollan la mayor parte de las operaciones de Comercio Exterior.

Por lo tanto con este análisis se busca lo siguiente:

- Conocer si se Incrementó la conectividad y frecuencias navieras con la construcción de una mejor logística.
- Incrementar La Productividad en el manejo del Terminal de Multipropósitos y Contenedores.
- Conocer si con una mejor Administración a través de un Servicio de Calidad se obtuvo una mejor Atención al Cliente.

CAPÍTULO

I



PUERTO DE GUAYAQUIL

1.1.1 CARACTERÍSTICAS

El Terminal portuario se encuentra localizado en Sudamérica República del Ecuador, provincia del Guayas, en el centro sur del litoral ecuatoriano, a 10 kilómetros del centro de la ciudad de Guayaquil, a través de la cual se moviliza el 70 % de la carga que moviliza el país y que actualmente destaca por su regeneración urbana y atractivos turísticos.

El Terminal portuario opera en un área aproximada de 250 Has, de las cuales 97 corresponden a áreas construidas y la diferencia a zonas de reserva portuaria.

En sus alrededores se asientan importantes empresas y actualmente se adelanta el funcionamiento de la denominada Zona Franca del Guayas.

Coordenadas geográficas:

Latitud 02° 16' 51" Sur

Longitud 79° 54' 49" Oeste

El canal de navegación de acceso al Terminal marítimo se inicia a la entrada del golfo de Guayaquil, al noreste de la isla Puná, siendo una vía

interior de aguas tranquilas, prácticamente con ausencia de vientos durante todo el año.

Actualmente el Puerto de Guayaquil se encuentra en el puesto No 13 a nivel de los Puertos de Latinoamérica y del Caribe.

1.1.2 FACILIDADES DEL PUERTO

La ubicación privilegiada del puerto le permite mover el 70% del total de la carga que moviliza el sistema portuario nacional y adicionalmente funciona como un incentivo para la captación de tráficos de las rutas del lejano oriente y del continente americano, especialmente los relativos a la costa del Pacífico. Asimismo, esta resulta muy conveniente para la concentración de cargas latinoamericanas destinadas a cruzar el canal de Panamá con destino a la costa oeste del continente o hacia Europa y África.

El acceso al Terminal portuario desde el mar se lo realiza a través de un brazo natural que al inicio se lo conoce como canal del Morro, para luego denominarse Estero Salado. El canal presenta profundidades superiores a los 9.75mts. Respecto al nivel mínimo de bajamares permitiendo una navegación rápida y segura. Con adecuados sistemas de ayuda para la navegación.

La tranquilidad de sus aguas y las excelentes condiciones meteorológicas

del puerto garantizan su operatividad durante los 365 días del año.

Las distancias hacia el puerto desde las principales vías de acceso de la ciudad son las siguientes: Vía Durán-Tambo: La distancia desde el Puente Rafael Mendoza Avilés al Puerto es de 14.5 Km.

- Vía a Daule: La distancia desde el puente 5 de junio al Puerto es de 11.5 Km.
- La distancia desde el puente de Portete al puerto es de 13.0 Km.

Las estructuras de los muelles a concesionarse son:

Terminal de Carga general y Multipropósito

- Longitud Total: 925 mts.
- Ancho del delantal: 30 mts.
- Número de atracaderos: 5
- Longitud de cada atracadero: 185 mts.
- Bodegas de primera línea: 4
- Bodegas de segunda línea: 20
- Bodegas de carga peligrosa: 4

Terminal de contenedores

- Longitud Total: 555 Metros.
- Ancho del delantal: 50 Metros.
- Número de atracaderos: 3
- Longitud de cada atracadero: 185 Metros
- Módulos de almacenamiento de contenedores: Módulos 1 y 2, para 7500 TEU'S.
- Bodegas para consolidación y desconsolidación de mercaderías: 2 de 7200 metros cuadrados.



Fuente: APG

1.1.3 VENTAJAS COMPETITIVAS

- Es el único puerto del país que puede convertirse en el más eficiente del país, con menor inversión.
- Excelente abrigo de la acción de corrientes, oleajes y vientos de mar abierto.
- Profundidad suficiente para el manejo de la carga. Con el dragado actual a mediano y largo plazo.
- Suficiente disponibilidad de espacios para la construcción de nuevos muelles y facilidades (Áreas de reserva).
- Especialización en tráfico y carga.
- Baja sensibilidad del manejo portuario respecto a fluctuaciones de la economía nacional.
- Solvente situación financiera
- Ausencia de sindicatos.
- Baja interferencia en general con áreas urbanas
- Cercanía con el centro industrial más importante del país.
- Cercanía con una ciudad que empieza a funcionar como marca turística.

- Certificación en el Código Internacional de Seguridad para Buques e Instalaciones Portuarias PBIP - ISPS.



Fuente: APG

1.2 INICIOS DE CONCESIÓN

1.2.1 ANTECEDENTES

Nuestro país adoptó el modelo internacionalmente conocido como **“LANDLORD-PORT”** o **Puerto Propietario**. Esto se desprende del contenido de La Resolución No. 021/95, adoptada por el Consejo Nacional de La Marina Mercante y Puertos el 14 de agosto de 1995, mediante la cual dicho organismo aprobó el “Modelo Portuario Ecuatoriano y el Cronograma de Trabajo del Plan de Acción para La Modernización de los Puertos Ecuatorianos”.

En virtud de las disposiciones constitucionales, legales, reglamentarias que amparan la delegación de los servicios portuarios a la iniciativa privada las acciones de modernización que ha implementado La Autoridad Portuaria de Guayaquil, han permitido que la empresa privada preste los servicios portuarios por delegación del Estado a través de las modalidades de **AUTORIZACION, PERMISO Y CONCESION.**

1.2.1.1 AUTORIZACIÓN

Regirá para la prestación de servicios portuarios que se deleguen a la iniciativa de la empresa privada. Consiste en una resolución de La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), en la que se establecerá las condiciones para que un operador portuario pueda proveer los correspondientes servicios.

1.2.1.2 PERMISO

Regirá en el caso de que la ocupación o uso sea de hasta cinco años siempre que en ese lapso, no se construya o monten inmuebles o instalaciones fijas en la zona.

Se otorgará mediante un contrato por el cual su titular podrá emplazar instalaciones desmontables, compatibles con:

1. Las actividades a desarrollar en la zona ocupada
2. Las normas aduaneras vigentes
3. Las normas de trabajos a realizar en el recinto portuario

Las empresas permisionarias son:

- SERVI CONTEI S.A.
- TRANSAGENT CIA. Ltda.
- LG ECUATORIANA CIA. LTDA
- OPPAC
- SVU
- LLODYS REGISTER
- ABETTAL CORP S.A.

1.2.1.3 CONCESIÓN

Luego se pensó en tres concesiones en el Puerto de Guayaquil, dándose la primera en el Terminal de Graneles; la cual fue dada a la empresa **ANDIPUERTO GUAYAQUIL S.A.**, en 1999.

Después de muchos estudios por concesionar los otros Terminales el de Multipropósito (antes llamado de Frutas y Carga general) y el de Contenedores se llegó a la conclusión de que se debía entregar los dos terminales a un solo concesionario la cual fue aceptada por el Directorio de Autoridad Portuaria de Guayaquil en sesión del día 23 de mayo del 2002.

El concesionario deberá realizar La **GESTIÓN INTEGRAL** del Terminal, siendo el **ÚNICO** responsable de la prestación de los servicios en el Terminal concesionado.

Deberá operar y administrar todas las áreas y servicios comprendidos en la

Concesión, realizar las inversiones pactadas, cumplir con los estándares de desempeño establecidos, y obtener los objetivos comerciales que permitan posicionar a Guayaquil como un puerto que preste servicios portuarios y comerciales altamente eficientes, seguros y a costos razonables para el usuario final, constituyéndose en un polo de desarrollo para el país.

De esta forma se está avanzando hacia la eficiencia a nivel de puertos mediante la concesión del Terminal de Contenedores y Multipropósito.

1.2.2 VISIÓN

Es el puntal inicial de un plan de desarrollo logístico de transporte a favor del Comercio Exterior ecuatoriano y de un nuevo polo de desarrollo urbanístico y social del sector sur de Guayaquil.

1.2.3 OBJETIVO

Asegurar un servicio portuario especializado, eficiente, confiable, en condiciones adecuadas de calidad, seguridad y de preservación del medio ambiente, al menor costo para el usuario final, favoreciendo de esa forma la competitividad del Puerto y el desarrollo del Comercio Exterior del Ecuador.

El objetivo se verá reflejado en tres mejoramientos específicos:

1. Especialización del Terminal de Contenedores
2. Gestión logística en la exportación del banano
3. Mejoras en precios, productividad y seguridad.

1.2.4 PROCESO DE CONCESIÓN

El proceso de concesión se desarrolla en las siguientes etapas fundamentales de acuerdo con lo dispuesto y sugerido por el Reglamento General de La Ley de Modernización del Estado (RLM) y el Reglamento General de La Actividad Portuaria en el Ecuador (RGAPE):

- Precalificación
- Data Room
- Licitación
- Firma del contrato e inicio de la explotación de la concesión.

1.2.4.1 PRECALIFICACIÓN

El Directorio de Autoridad Portuaria de Guayaquil seleccionó a los participantes que reunían los requisitos legales, económico financieros y técnico operativos que estableció oportunamente, en base a los estudios y asesoramientos recibidos.

Se definen como **Operadores Principales** a aquellos Participantes individuales o Integrantes de un grupo precalificado, que cumplen con las condiciones de Operador Individual de acuerdo a la Normativa de Precalificación, y como **Inversionistas Principales** a los que cumplen con las condiciones de Inversionista Individual. (Anexo 3)

FIRMAS PARTICIPANTES

- 🇪🇺 **Transagent** – Ecuador
- 🇨🇱 **SAAM** – Grupo local Ecuastibas – Chile
- 🇵🇭 **ICTSI – Filipinas (20)**
- 🇺🇸 **SSA International** – Filial de SSA Marine – USA (9)
- 🇨🇱 **Empresas Navieras SA** – Grupo Agunsa – Chile
- 🇨🇭 **AP Moller Finance** – APM Terminal, Maersk – Suiza
- 🇧🇷 **Andrade Gutierrez Concessoes & Wilport** – Brasil
- 🇭🇰 **IHC & Asoc – Hutchinson Whampoa** – Hong Kong
- 🇨🇱 **Inversiones Cosmos** – Chile
- 🇦🇷 **Corporación América & Asociados** - Argentina

Los precalificados en esa instancia serán los únicos que podrán participar en el Data Room, para el suministro de la información disponible por La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y el procedimiento de consultas y propuestas de modificación previas a la Documentación Licitatoria borrador o preliminar.

1.2.4.2 DATA ROOM

En el Data Room Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) pretende detectar las oportunidades y amenazas para la concesión y la forma de

integración apropiada de estos proyectos y definir los lineamientos de acción bajo su responsabilidad. A esos efectos entre la documentación del Data Room se integran documentos específicos sobre cada uno de estos emprendimientos o se realizarán aportes de especialistas a efectos establecer que sirvan a oferentes y autoridades.

En esta etapa con las compañías precalificadas se expondrán temas tales como:

- Información del Puerto
- Se discutirán los Documentos de Licitación.
 - Bases del Contrato y Modelo de Contrato
 - Proyecto Técnico y de Gestión
- Se discutirán alternativas de participación en otros negocios relacionados:
 - Terminal Aguas Profundas
 - Zona Franca
 - Zona de Apoyo Logístico
 - Terminal Turístico

1.2.4.3 LICITACIÓN

Tiene por objeto seleccionar al único Concesionario de los Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil, para el uso y

explotación integral de sus instalaciones, por el plazo y en las condiciones que se fijan en estas Bases.

Las Bases de Licitación están sustentadas en los siguientes principios rectores:

- Utilización de mecanismos objetivos para la selección y adjudicación reconocidos internacionalmente.
- Establecimiento de las condiciones y criterios mínimos y básicos que deberán observar los oferentes para la elaboración de sus propuestas.
- Generación de un nivel de competencia que incentive a los Participantes a presentar ofertas que maximicen los objetivos básicos de Interés del Estado, representado en este caso por La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), a través de la Concesión.
- Obtención del mayor número de ofertas válidas dentro de la Licitación, y adjudicación de ésta a aquella que resulte seleccionada de conformidad con reglas objetivas de valoración.

La Documentación Licitatoria se entenderá como definitiva o final, una vez que las autoridades de control pertinentes hayan emitido sus correspondientes informes y pronunciamientos sobre aquello que les compete, las cuales deberán reflejarse en dicha Documentación Licitatoria.

1.2.4.3.1 REQUISITOS

Podrán ser Oferentes en esta licitación las empresas individuales y los consorcios integrados a efectos de participar en la licitación, que cumplan con alguna de las condiciones que se indican:

- a) Directamente: Precalificados en la categoría Inversionista / Operador ya sean Participantes individuales o en Consorcio.
- b) Por asociación y/o reagrupamiento: Consorcio formado por un grupo de empresas integrado, como mínimo, por un Operador Principal y un Inversionista Principal (que pueden coincidir o ser una misma empresa) a los que, eventualmente, se les podrán asociar Participantes Precalificados y/o Integrantes provenientes de Grupos Precalificados.

Las normas que regirán para la integración de todos los posibles Consorcios Oferentes (Precalificados directamente o por asociación y/o reagrupamiento), y posteriormente para la integración del capital suscrito y pagado de la sociedad Concesionaria, son las siguientes:

1. Un Operador Portuario Principal deberá ser el titular del **70 %** del accionariado del Consorcio, como mínimo.
- 2) En la integración del Consorcio Oferente, no podrá

participar ninguna persona natural o jurídica que no hubiere sido precalificada por Autoridad Portuaria de Guayaquil para este proceso o no fuera Integrante de un grupo Precalificado.

La conformación de los Consorcios Precalificados directamente, podrá diferir de la presentada para la Precalificación, sea para cumplir con el porcentaje de participación exigido en estas Bases a un Operador Portuario Principal, como por otras causas, a criterio del grupo oferente.

Solamente podrán presentar ofertas las empresas o grupos de empresas que cumplan con lo establecido en los literales a) o b) para Oferentes individuales o consorcios, que hayan suscrito los Documentos Licitatorios finales y que no hubieren sido descalificados por cualquiera de las causas establecidas en estas Bases.

Todos los Consorcios Oferentes que difieran en porcentajes de participación o en sus Integrantes, de los aprobados en La Precalificación, deberán declarar a Autoridad Portuaria de Guayaquil su integración, hasta 48 horas antes de la firma de los Documentos Finales, a efectos de la verificación de los extremos exigidos.

Cada uno de los integrantes del Consorcio o asociación será solidariamente responsable de todas y cada una de las obligaciones que contraiga el Consorcio o asociación para con Autoridad Portuaria de

Guayaquil dentro del presente proceso si el Consorcio resultase Adjudicatario de La Concesión, y en función de ello deberán cumplir con suma diligencia las gestiones necesarias para suscribir el Contrato de Concesión bajo la forma de Sociedad Concesionaria de acuerdo con las normas de las presentes Bases de Licitación y del texto del Contrato de Concesión y todos los documentos que formen parte de éste o que se entiendan formar parte del mismo. Esta solidaridad permanecerá inmutable e incondicionalmente durante todo el período hasta la suscripción del Contrato de Concesión.

1.2.4.4 FIRMA DEL CONTRATO E INICIO DE LA EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN

La licitación será adjudicada por la máxima autoridad de la entidad mediante resolución a aquella oferta que cumpliendo con los antecedentes generales y que ha sido calificada como técnicamente aceptable presente la oferta económica más conveniente al interés público.

El Adjudicatario de la Licitación deberá cumplir con los siguientes requisitos con anterioridad a la suscripción del Contrato de Concesión, dentro de los plazos y condiciones establecidas para cada uno de ellos:

- Acreditar el valor total de la prima ofertada, en un depósito en la cuenta bancaria que Autoridad Portuaria de Guayaquil determine, dentro de los diez días hábiles, a partir de la fecha de notificación de la

adjudicación, estando obligado a presentar a Autoridad Portuaria de Guayaquil la constancia correspondiente al pago dentro del mismo plazo señalado

- Pagará a La Corporación Andina de Fomento (CAF) la suma de US \$600.000 (seiscientos mil Dólares) al momento de la firma del Contrato de Concesión, según acuerdo suscrito entre esa entidad y Autoridad Portuaria de Guayaquil.
- Dentro del plazo de noventa (90) días contados desde la adjudicación, constituir la sociedad anónima nacional de objeto social y características previstas en el Contrato y en la legislación pertinente.
- El Adjudicatario deberá hacer entrega formal a Autoridad Portuaria de Guayaquil de los originales de la Garantía de Fiel cumplimiento del Contrato, la Garantía de Inversiones, y la Garantía del Canon, hasta 15 días antes de la fecha señalada para la suscripción del Contrato de Concesión, con las condiciones y requisitos establecidos en el Contrato.
- Previamente a la entrega de las garantías, el Adjudicatario deberá someter a la aprobación de Autoridad Portuaria de Guayaquil los textos de éstas, los cuales deberán ser satisfactorios para la entidad a cuyo efecto se tomará en cuenta estrictamente lo dispuesto en estas Bases en cuanto al objeto, condiciones y características de las mismas, así como sobre la calificación de los bancos emisores.

- Presentar las pólizas de seguro vigentes establecidas en el Contrato, hasta 15 días antes de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión.

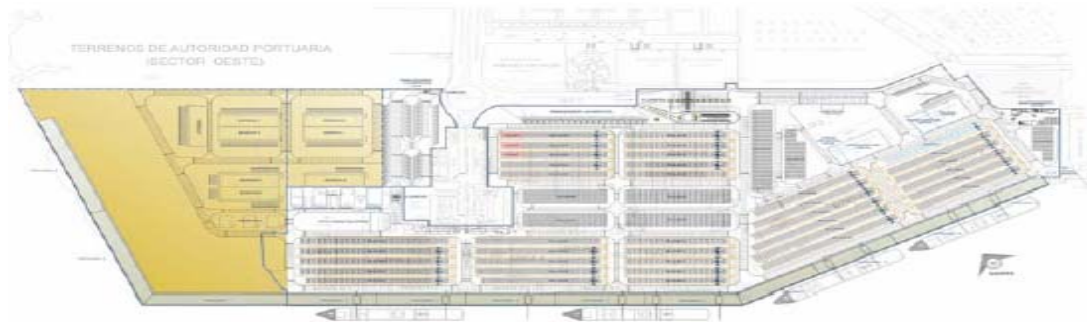
En un plazo aproximado de 100 (cien) días posteriores a la fecha de notificación de la resolución de adjudicación de la concesión, los representantes legales de Autoridad Portuaria de Guayaquil y de la Sociedad Concesionaria suscribirán el Contrato de Concesión, con la comparecencia al mismo de los testigos de honor que las partes estimen convenientes.

El Contrato de Concesión será otorgado mediante escritura pública autorizada por un Notario Público del Cantón. Se emitirán siete testimonios, de los cuales cinco deberán entregarse a Autoridad Portuaria de Guayaquil, que a su vez se encargará de remitirlos a las autoridades que corresponda, quedándose en poder de los demás. La Sociedad Concesionaria recibirá los otros dos testimonios. Los gastos de otorgamiento de la escritura pública correrán enteramente a cargo del Adjudicatario. Cualquier testimonio adicional que se requiriese será cancelado por el peticionario.

1.3 PLAZO DE LA CONCESIÓN

La Concesión que se licita en estas Bases consistirá en el uso y explotación integral de las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil por un único Concesionario, por el plazo de 20 años, el cual comenzará a correr a partir del día del inicio de la explotación por parte

del Concesionario y de acuerdo con las condiciones establecidas en estas Bases y en los demás Documentos Licitatorios.



Fuente: APG

1.4 ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA

Durante el año 2006, el Ecuador registró un superávit comercial de USD 1,147.8 millones, lo que representa un significativo incremento superior a los USD 600 millones, frente al resultado obtenido en el año 2005, USD 531.7 millones. Este resultado es fruto de un crecimiento en valor de las exportaciones de 22.4%, superior al de las importaciones, que fue de 17.2%. Las exportaciones totales del período alcanzaron un nivel FOB de USD 12,362.9 millones; mientras que las importaciones ascendieron a un valor FOB de USD 11,215.2 millones.

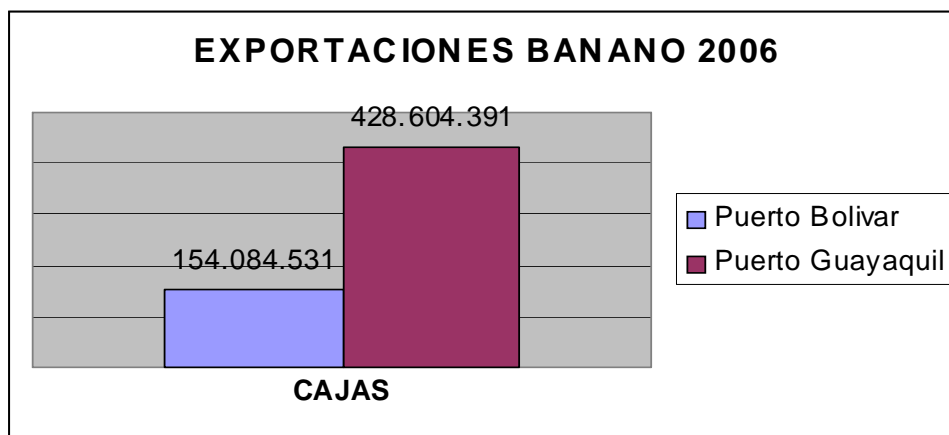
Para el período de análisis, las exportaciones tradicionales alcanzaron los USD 2,125.6 millones, con una tasa de variación de 10.4%. Los mayores

ingresos en este grupo de bienes de exportación se explican por el mayor valor unitario de los productos exportados (8.2%), ya que, por el lado del volumen exportado, apenas se registró un leve aumento (2.0%). ***El mayor dinamismo estuvo en las exportaciones de camarón y banano.*** En el primer caso, explicado principalmente por importantes aumentos en la cantidad exportada al exterior (20.3%); y en el segundo caso debido a los mejores precios de exportación durante el año (9.4% de crecimiento anual).

Desde el Puerto de Guayaquil se realizó durante el periodo 2006 el mayor porcentaje de exportación tanto en banano, frutas y camarones. Colocándolo así como el principal eje portuario en el país, es por este motivo que se opta por concesionar las terminales de contenedores y multipropósitos proyectándose en el mediano plazo un servicio de mejor calidad, eficiencia y eficacia que se puede comparar con otros puertos importante en América como por ejemplo Santos, Brasil.

El producto de mayor volumen de salida es el banano. El gráfico siguiente nos muestra la utilización entre el Puerto de Guayaquil y Puerto Bolívar

Gráfico 1



Elaborado por: Autoras

1.5 LIBRE COMPETENCIA

Un punto relevante es esta negociación es que en el Puerto de Guayaquil y junto a las instalaciones que formarán parte de La Concesión de las TCM, se encuentra en funcionamiento La Terminal Granelera y multipropósito otorgada a Andipuerto Guayaquil S.A., explotada bajo una concesión que finaliza en el año 2024 y que moviliza, además de graneles, carga general.

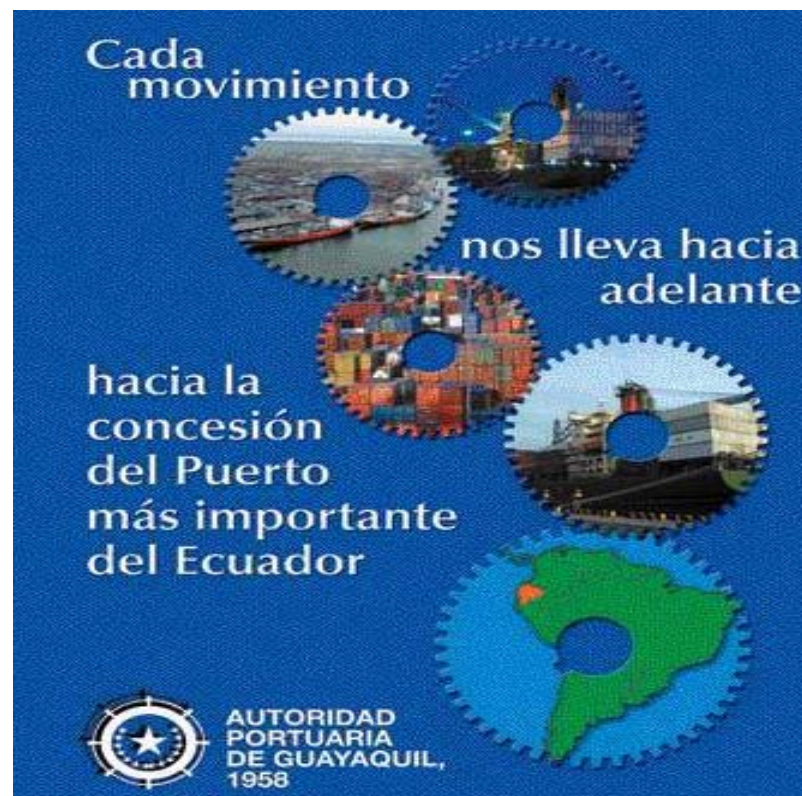
El Oferente tendrá en cuenta que La Concesión de las TCM y la de La Terminal Granelera contigua, deberán competir entre sí, en la movilización de carga general únicamente, y que la existencia o desarrollo posterior de las instalaciones que ocupan, durante todo el plazo de la concesión, no generará ningún derecho a reclamación ni requerimiento de compensación o indemnización por ninguno de los concesionarios, siempre que se desarrollen en el marco de una competencia leal en su relación con el Estado.

Adicionalmente, los Oferentes y el Concesionario en su caso, reconocen y aceptan que existirá libre mercado y libre competencia para la operación portuaria en La República del Ecuador y durante el curso de La Concesión de las TCM, debiendo coexistir ésta con otros puertos comerciales competidores en virtud de lo dispuesto por el artículo 47 de La Ley de Modernización del Estado y de las demás disposiciones constitucionales y legales sobre la materia.

Por tanto, La Concesión de las TCM se desenvolverá bajo el régimen de libre competencia con todos los puertos privados y públicos que actualmente se encuentren en funcionamiento y que en el futuro pudieran existir, tanto dentro del área del canal de Guayaquil, como en mar abierto. Con estas precisiones se señala que, durante todo el plazo de La Concesión, no se configurará la ruptura del equilibrio económico-financiero y su ecuación por parte del Concesionario por la existencia y funcionamiento de otros puertos competidores, por las autorizaciones para nuevas operaciones por parte de los mismos, o por la autorización para la instalación de nuevos puertos.

CAPÍTULO

II



MARCO GENERAL DE LA CONCESIÓN

El Contrato a suscribirse por parte del Adjudicatario será un Contrato de **Uso y Explotación**, mediante el cual éste se obliga por su propia cuenta y riesgo, respetando las condiciones estipuladas en los Documentos Licitatorios y particularmente en dicho Contrato, a prestar los servicios y realizar las inversiones a las cuales se comprometió, con la expectativa de recibir ganancias razonables por sus inversiones y trabajo.

El Concesionario deberá operar y administrar todas las áreas y servicios comprendidos en La Concesión, realizar las inversiones pactadas, cumplir con los estándares de desempeño establecidos, y obtener los objetivos comerciales que permitan posicionar a Guayaquil como un puerto que preste servicios portuarios y comerciales altamente eficientes, seguros y a costos razonables para el usuario final, constituyéndose en un **polo de desarrollo para el país**.

Todas las facilidades, instalaciones y servicios que integran La Concesión, continuarán siendo, en todo momento, de **carácter público** y, en tal sentido, el Concesionario estará obligado a cumplir las reglamentaciones generales que norman tales actividades y a prestar servicios con carácter universal e igualitario a todos los usuarios que los soliciten, en las condiciones legales y contractuales de La Concesión.

Lo anterior no impedirá que el Concesionario pueda establecer sus normas internas particulares de funcionamiento y realizar contratos especiales con clientes en base de acuerdos comerciales específicos. Tampoco lo obligará a la prestación de servicios a clientes morosos.

El Concesionario será el titular de la prestación de todos los servicios comprendidos en La Concesión de las TCM, los cuales podrá brindar directamente o por medio de otros operadores o subcontratistas especializados, pero en todos los casos actuando bajo la unidad de gestión y responsabilidad del Concesionario y con la autorización de Autoridad Portuaria de Guayaquil. La explotación y/u operación por terceros de ciertos servicios que integren La Concesión no podrá llevarse a cabo sin que medie previamente un **contrato** entre el Concesionario y dicho tercero, que en ningún caso involucrará a APG ni implicará reconocimiento por parte de ésta de terceros con respecto a La Concesión.

En todo caso, para efectos de Autoridad Portuaria de Guayaquil y frente a terceros, los servicios y suministros de cualquier tipo en el ámbito de La Concesión se considerarán como prestados por el Concesionario y, por lo tanto, éste será **responsable** ante Autoridad Portuaria de Guayaquil por los **daños o perjuicios** causados por estos subcontratistas o por cualquier prestador de servicios complementarios, suministradores o personas contratadas para realizar cualquier actividad en el ámbito de la Concesión, pudiendo el Concesionario repetir esta responsabilidad contra ellos.

La cesión parcial o total del Contrato se encuentra terminantemente prohibida al Concesionario, salvo que cuente con aprobación previa y expresa de Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Para incidir positivamente en el desarrollo del comercio exterior del país, que es el objetivo principal de la concesión se busca realizar nuevos proyectos los cuales no están en manos del nuevo Adjudicatario pero que serán de gran ayuda para generar competitividad a nivel de puertos como:

- Lineamientos del Plan Maestro de Desarrollo portuario
- Zona de Actividades Logísticas (ZAL) vinculada al puerto.
- Desarrollo urbanístico en la interfase Puerto – Ciudad
- Actividades Turísticas – Pasajeros y embarcaciones
- Terminal de Aguas Profundas
- Zona Franca en área anexa al recinto portuario

En la actualidad se está desarrollando un nuevo proyecto, la construcción de un muelle o Terminal de Aguas profundas (Posorja). (Anexo 4)

2.2 PRIMA Y CANON

Todos los precalificados tendrán que considerar dos variables las cuales dependiendo del monto será la empresa ganadora y se encargará de las operaciones del puerto de Guayaquil.

Entendiéndose por Prima al pago inicial expresado en millones de dólares

de los Estados Unidos de América, que deberá hacer el adjudicatario previo a la firma del Contrato de Concesión y cuyo monto es una variable a evaluar previo a la adjudicación

El Concesionario pagará a La Autoridad Portuaria de Guayaquil, por los bienes puestos a disposición del Concesionario y durante todo el plazo de la concesión un Canon integrado de dos componentes:

- Un componente fijo, a liquidar en forma mensual; y
- Un componente variable a liquidar mensualmente, proporcional a los tráficos movilizados por los muelles de las TCM, según los siguientes conceptos:

Contenedores:	CVC en US\$ 10.40 / caja o contenedor
Carga General:	CVCG en US\$ 0.50/ Ton o M3 de carga general no contenerizada.

Los valores del Canon, tanto su componente fijo como el variable, se ajustarán según el procedimiento de actualización de los valores monetarios previsto en el Contrato.

2.3 BIENES QUE INTEGRAN LA CONCESIÓN

Las facilidades portuarias que Autoridad Portuaria de Guayaquil entregará

en Concesión son de carácter público y de titularidad estatal y continuarán siéndolo durante La Concesión, que será por tanto de tipo **Landlord o Puerto Propietario**. Al término de la concesión, toda la infraestructura y bienes concesionados incluyendo las obras, equipos que constituyan **“bienes muebles por destino”** de acuerdo con la normativa ecuatoriana, activos inherentes a la operación, así como las dependencias y servicios accesorios, y evidentemente los derechos para su uso y explotación, se revertirán a Autoridad Portuaria de Guayaquil debiendo el Concesionario darles adecuado mantenimiento durante el curso de La Concesión y entregarlos en buen estado de conservación, de manera que puedan seguir cumpliendo la finalidad para la cual se otorgó.

ÁREAS DE LA CONCESIÓN INCLUIDAS DENTRO DEL RECINTO PORTUARIO

- Al SW por el delantal de los muelles 2 al 6 (925 m);
- Al S por la línea del frente de los atraques 1, 1-A, 1-B y su prolongación en el futuro atraque 1 – C, hasta la intersección con la prolongación del límite SW del Terminal granelero y multipropósito(TG) (aprox. 700 m);
- El segmento de esta última prolongación mencionada, comprendido entre el futuro atraque 1-C y el vértice SW del área del TG (aprox. 50m)

- Al SE comparte el límite con el TG, hasta la vereda Norte de la calle “J”;
- La línea de la vereda Norte de la Calle “J” hacia el Oeste, límite con el área Norte del Módulo 4, otorgado en comodato a la CAE, Policía Antinarcóticos y SESA.
- La línea de vereda NE de la calle “P” hasta la calle “H”.
- Líneas de cierre en la calles “P” y “H”, excluyendo la intersección de ambas vías de tránsito.
- Al NE por la línea poligonal del cerramiento perimetral existente al Norte de la calle “H”, hasta el actual portón de acceso (indicado como N° 2). En éste atraviesa la calle “H” y continua por el cordón sur o su prolongación), hasta la Av. De la Marina (ex 25 de Julio);
- El área de la Sub- Estación de energía eléctrica, emplazada actualmente al Norte de la Calle “H”, integra la Concesión. Para el caso de ampliación o construcción de una nueva Sub-Estación en esa zona, se incorporará la superficie que corresponda.
- Se incluye en el área de la Concesión, la zona de estacionamiento de camiones al Sur de la calle H (Zona Roja) y el sector circular de 6200 m2 (ex Comodato de la CAE), ubicado en la esquina de la calle H y la Av. De la Marina;
- Por el NW el límite es el cerco existente, al borde de la calle C. También se incorpora a la concesión el área denominada “patio”

(relleno compactado) y las instalaciones para atraque y servicio de embarcaciones menores, cualquiera que sea su ubicación definitiva.

ÁREAS DE LA CONCESIÓN FUERA DEL RECINTO PORTUARIO

Integran el área de la Concesión dos áreas, actualmente fuera del recinto portuario, e indicadas con A3 y A4, estas áreas son:

- A3 - Área de aproximadamente 9,6 hectáreas, emplazada al Norte y limitada por el actual recinto; la prolongación del cerco Noroeste (Calle C), hasta su intersección con la prolongación del cerco perimetral norte de la calle H; y por esa alineación, hasta la Av. De la Marina (Círculo de Tráfico).
- A4 - Área de unas 28 hectáreas, sobre zona en sector poniente, cuyo límite Norte tiene una longitud de 550 m (quinientos cincuenta metros), medidos según la prolongación del cerramiento perimetral al Norte de la calle "H", desde la intersección con la prolongación del actual cerramiento NW (calle "C"); y como límite Sur, prolongación de la línea de muelle, con una longitud de 300 m (trescientos metros) a partir del extremo libre del muelle 6 (frente del futuro muelle 7). El límite Oeste, sobre el Estero del Muerto, es el segmento rectilíneo que une los extremos de los límites Norte y Sur.

ÁREAS EXCLUIDAS DE LA CONCESIÓN

No forman parte de la Concesión los siguientes terrenos y edificaciones:

- Área Norte del denominado Módulo 4 – Cedido en Comodato a la CAE.
- Edificio de la CAE y su entorno, incluyendo estacionamientos y vías de circulación.
- Edificio sede de la Administración Central de APG, así como las áreas de circulación y estacionamientos anexos.

Las instalaciones portuarias existentes dentro del área de la concesión podrán ser modificadas por el Concesionario a efectos de mejorar la operatividad de los terminales.

Autoridad Portuaria de Guayaquil entregará las instalaciones en condiciones operativas, sin comprometer niveles de servicio.

2.3.1 INVENTARIO DE LAS INSTALACIONES, BIENES Y MERCADERÍA

Previo al inicio de la explotación de La Concesión, se efectuará un **inventario** conjunto entre Autoridad Portuaria de Guayaquil y el Adjudicatario o quien lo represente legalmente, respecto de los bienes e instalaciones de Autoridad Portuaria de Guayaquil que se entregan.

También se inventariará la **mercadería, soportes, envases, contenedores, e implementos existentes en las instalaciones** y que sean propiedad de terceros, y se incluyan dentro de la concesión, por razones inherentes a la transición entre el régimen de explotación actual y la concesión. En dicho inventario participarán, cuando corresponda, los permisionarios actuales o sus representantes, elaborándose un acta donde se detallen como mínimo las características de la carga, su manifiesto o documento de recepción en el puerto y fecha de arribo; para los contenedores, marca, número, precinto, estado y las informaciones pertinentes a la carga estibada en ellos en su caso, firmando todas las partes su conformidad.

Los permisionarios actuales podrán optar por retirar la mercadería y contenedores bajo su responsabilidad, o por convenir con APG y el Concesionario en transferir parte de esa mercadería y contenedores a la responsabilidad del Concesionario.

El Concesionario podrá no hacerse cargo de aquellas mercaderías, bultos o contenedores cuyo estado no sea satisfactorio o cuyo plazo de almacenamiento en el puerto supere los noventa (90) días, sin que su consignatario o propietario haya solicitado la salida. Autoridad Portuaria de Guayaquil gestionará la recepción por parte de La CAE de esa mercadería.

A partir de la fecha de la entrega / recepción del inventario, el **Concesionario asumirá la responsabilidad** por las mercaderías, envases e implementos de terceros en existencia, cuya inclusión haya aceptado.

A base del inventario realizado, sobre la carga, envases o implementos de terceros que queden bajo la custodia y responsabilidad del Concesionario, se efectuará un cálculo de las tarifas devengadas por concepto de movilización y almacenamiento. A efectos de dilucidar los aspectos de traspaso de responsabilidad por la carga y contenedores, del Permisionario actual al Concesionario.

2.3.1.1 RESPONSABILIDADES DE LA AUTORIDAD CONCEDENTE

Las siguientes actividades son responsabilidad de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y no forman parte de la concesión:

- Dragado y mantenimiento permanente del Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil. Se excluye el dragado a pié de muelle (delantal del muelle y la Zona de Operaciones de los buques frente a éste), que estará bajo la responsabilidad del Concesionario.
- Control del Tráfico Marítimo en el Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil, incluyendo el mantenimiento y modernización de los sistemas para dichos efectos, y de las correspondientes ayudas a la navegación.

- Planificación y desarrollo portuario en toda la jurisdicción de Autoridad Portuaria de Guayaquil, incluyendo sus actuales instalaciones.
- Generación e implementación de nuevos proyectos relacionados con la actividad portuaria que potencien y aporten al desarrollo de la misma.

2.4 SERVICIOS A PRESTAR POR EL CONCESIONARIO

El Concesionario estará obligado, durante el plazo de La Concesión, a cumplir con las normativas y reglamentaciones que regulen la actividad portuaria y con la legislación ecuatoriana pertinente.

Los servicios comprendidos en La Concesión y que por tanto deberá prestar el Concesionario comprenden:

- Servicios al buque
 - Planificación, asignación y uso de muelle;
 - Amarre y desamarre;
 - Suministros (agua, teléfono y electricidad);
 - Recolección de residuos y desagües.
 - Atención de embarcaciones turísticas y servicios.

■ Servicios a La Mercadería

- Carga;
- Descarga;
- Estiba;
- Desestiba;
- Trincado;
- Destrincado;
- Reembarque;
- Ordenación en bodega;
- Movilización en tierra;
- Tarja;
- Depósito;
- Almacenamiento;
- Depósito frigorífico y planificación de embarques;
- Tomas refrigeradas para contenedores;
- Llenado de contenedores;
- Vaciado de contenedores;
- Consolidación;
- Desconsolidación;
- Paletizado;
- Semipaletizado;
- Reparación de contenedores;

■ Limpieza de contenedores;

- ▶ Otros servicios complementarios referentes a bultos, soportes, envases y contenedores y a la carga envuelta, soportada o contenida en ellos y, todos los servicios de logística vinculados a las cargas.
- ▶ Todos los servicios a los buques, a las cargas e instalaciones portuarias requeridas por normas internacionales en especial el Código PBIP (ISPS Code) y BASC quedan bajo responsabilidad del Concesionario, que será directamente responsable de mantener las certificaciones que hoy ostenta Autoridad Portuaria de Guayaquil.
- ▶ Además de los servicios portuarios específicos el concesionario podrá participar e integrarse en la comunidad portuaria, en los proyectos asociados al desarrollo de un puerto de tercera generación, tales como Zonas de Actividades Logísticas (ZAL), Zona Franca, desarrollos de sistemas EDI (Electronic Data Interchange) y otros de similar alcance.



2.5 ANÁLISIS FODA

En este análisis se muestra la representativa interacción entre las características de las instalaciones portuarias modernizadas y el mercado competitivo a nivel nacional en el transporte y servicios portuarios, que impulsa la implementación de una Terminal de contenedores y multipropósitos, permitiendo así ser inclusive el mejor puerto de Sudamérica.

Al momento de entregar la administración a una importante multinacional se busca mejorar la utilización de las actuales instalaciones, como pauta para lograr este objetivo se analizará a continuación los factores claves de gestión:

2.5.1 FORTALEZAS

- Listado de precios establecidos por la concesionaria, limitando la especulación del valor de los servicios prestados. Impulsando una reducción significativa en el precio al público.

- Recurso humano polifuncional capaz de realizar las tareas de los otros departamentos eliminándose la rotación de empleados.

- El operador portuario Internacional Terminal Container Services (ICTSI) cuenta con una amplia trayectoria en cuanto a concesiones

de puertos a nivel de Latinoamérica, como por ejemplo Buenos Aires, Uruguay, Paraguay, Chile. Además del mercado asiático y europeo.

2.5.2 OPORTUNIDADES

- Apertura de nuevos mercados ya que las mercaderías provenientes del extranjero anteriormente estaban obligadas a desembarcar en otros puertos por la poca capacidad del actual Puerto de Guayaquil. Aplicando la concesión se incidirá en la logística interna, influenciando un mayor flujo comercial que en el corto plazo abaratará los costos de transporte.



Elaborado por: Autoras

- Mediante la implementación de un software, que permitirá la rápida interrelación entre las agencias navieras, agente de aduanas, verificadoras, agencias bancarias. Permitiendo una optimización del tiempo de despacho.

2.5.3 DEBILIDADES

- Autoridad Portuaria de Guayaquil se ve involucrada en muchos casos de corrupción especialmente en el área de aforo físico debido a la naturaleza de este proceso. Por tanto el concesionario deberá de cambiar la imagen que presenta la entidad en la actualidad incurriendo en costos extras.
- Contar con poco recurso humano especializado en el manejo de las nuevas maquinarias, instalaciones y procesos se requiere una fuerte inversión en capacitación extranjera.
- Por ser el último puerto principal de Ecuador en concesionarse, demuestra falencias de carácter administrativo, debido a que los otros ya superaron dichas desventajas al ser los primeros en moverse al competir internacionalmente a nivel de puertos.

2.5.4 AMENAZAS

- La fuerte rivalidad entre los puertos privados y de otras ciudades. Por ejemplo Puerto de Manta, tiene la ventaja de fácil acceso

internacional, la nueva propuesta de Posorja con su puerto de aguas profundas ofreciendo mayor calado que el puerto de Guayaquil. Los puertos privados más relevantes como Bananapuerto, Trinipuerto y Fertiza.

- ❖ Debido a la inestabilidad política y económica del país, y al nivel de profesionalización que se requiere en el manejo óptimo de un puerto con proyección a nivel mundial, es muy difícil que el Estado, bajo la representación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, esté en la capacidad de asegurar el tráfico mínimo para recuperar una inversión de expansión en el tiempo deseado.

2.6 ANÁLISIS DEL DIAMANTE DE PORTER

2.6.1 DOTACIÓN DE FACTORES

a) Factores Básicos

Recursos Naturales:

- ❖ **Clima.-** Al no existir desastres naturales (marítimos) los buques atracan fácilmente en cualquier época del año, garantizando un tráfico fluvial exitoso.
- ❖ **Ubicación.-** Estratégicamente ubicado en las afueras de la ciudad, sin ocasionar contaminación, entrelazando Puerto-Aeropuerto-Carretera. Ubicación privilegiada a nivel de la costa del pacífico.

b) Factores Avanzados

- ❖ Grúa marca DEMAG.
- ❖ Capacidad de ampliación de los muelles para así explotar al máximo la ubicación e incentivar un mayor tránsito marítimo internacional.
- ❖ 4 Bodegas de primera línea.
- ❖ 20 Bodegas de segunda línea.
- ❖ 4 Bodegas de carga peligrosa.
- ❖ Módulos de almacenamiento de contenedores: Módulos 1 y 2, para 7500 TEU'S.
- ❖ 2 Bodegas para consolidación y desconsolidación de mercaderías de 7200 metros cuadrados.

2.6.2 CONDICIONES DE LA DEMANDA

El principal móvil de la concesión es la creciente exigencia de los clientes en seguridad, rapidez, calidad de servicio, precios competitivos y productividad. Revelando nichos del mercado de contenedores aun no explotados, teniendo como objetivo a largo plazo la creación del Terminal de frutas.

2.6.3 INDUSTRIAS CONEXAS Y DE APOYO

- La Cámara de Industrias de Guayaquil y Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE).
- Industria de exportadores de banano, camarón y frutas. Los cuales se benefician con servicio de altos estándares internacionales reduciendo significativamente los costos de transacción.
- Desarrollo de Zonas Francas.

2.6.4 ESTRATEGIA, ESTRUCTURA Y RIVALIDAD DE LAS EMPRESAS

❖ **PUERTO DE MANTA**

- Como es Puerto Abierto al mar no tiene canales y de profundidad natural no presenta problemas al ingreso de las naves a los muelles internacionales y marginales.
- Puerto más próximo de toda Sudamérica a los grandes terminales de transferencia internacional del lejano oriente.



Fuente: El Universo

❖ PUERTO DE ESMERALDAS

- En este puerto está situada la principal terminal para la exportación de petróleo, además maneja las exportaciones de banano.



Fuente: El Universo

❖ PUERTO BOLÍVAR

- Considerado el principal puerto para la exportación de banano, además recibe y despacha tráfico comercial turístico.

❖ PUERTO POSORJA

- Es considerado un puerto de aguas profundas.



Fuente: El Universo

❖ **PUERTOS PRIVADOS**

❑ Puertos como Trinipuerto, Fertisa Bananapuerto son una gran competencia para el puerto de Guayaquil ya que en ellos también se realiza la descarga de banano quitándole de ésta manera mercado.

CAPÍTULO III



ESTÁNDARES DEL PROYECTO

3.1 ESTÁNDARES EXIGIDOS

El Concesionario deberá cumplir con niveles de servicio que comprenden los siguientes conceptos:

1. La Productividad de las operaciones en los muelles de embarque, desembarque, estiba y desestiba, que se controlarán en forma individual por nave, estableciéndose mínimos por cada operación, y globalmente, por indicadores medios de la productividad del muelle.

2. La Tasa de Ocupación de los Muelles dedicados a contenedores y la Tasa de Ocupación de la totalidad de los muelles de las TCM en conjunto.

3.2 PRODUCTIVIDAD

La Productividad de las operaciones en muelle corresponde al volumen de la carga transferida (embarcada y desembarcada) por unidad de tiempo de la nave atracada en el muelle (Tiempo de Ocupación).

La Productividad se expresa en **contenedores o en toneladas**, según corresponda al análisis, por hora y por nave.

3.2.1 LA PRODUCTIVIDAD POR NAVE

Es el volumen de carga transferida, por tipo de nave analizada, dividido entre el Tiempo de Ocupación, descontándose el tiempo no operativo por

causas ajenas al Concesionario. Se determina para cada nave que transfiere carga.

Cuadro 1

Periodo	Productividad Mínima por nave (1)			
	Nave Full Container (2) <i>Contenedores</i> <i>horas.nave</i>	Nave Full Container 250 (3) <i>Contenedores</i> <i>horas.nave</i>	Nave Reefer (4) <i>Toneladas</i> <i>horas.nave</i>	Otras Naves (5) <i>Toneladas</i> <i>horas.nave</i>
Años 1 y 2	10	15	40	40
Año 3 y 4	10	15	40	40
Año 5 a 9	15	20	50	50
Año 10 en adelante	15	20	60	50

Fuente: APG

3.2.2 LA PRODUCTIVIDAD BRUTA PROMEDIO

Es la suma de los volúmenes de carga transferida en un período de un año para las naves analizadas, dividido entre la suma total de Tiempo de Ocupación para esas naves, descontando los tiempos no operativos, por causas no imputables al Concesionario.

Cuadro 2

Período	Productividad Bruta Promedio (1)		
	Todas las naves (2) $\frac{\text{Toneladas}}{\text{horas.nave}}$	Nave Full Container (3) $\frac{\text{Contenedores}}{\text{horas.nave}}$	Nave Reefer (4) $\frac{\text{Toneladas}}{\text{horas.nave}}$
Años 1 y 2	110	25	80
Año 3 y 4	130	35	100
Año 5 a 9	150	45	120
Año 10 en adelante	180	50	150

Fuente: APG

3.2.3 LA PRODUCTIVIDAD DE MUELLE

Es la suma de los volúmenes transferidos en cada Año Contractual en cada una de las Terminales (TC y TM), dividido entre la suma total de Tiempo de Ocupación, sin descontar tiempos no operativos.

Cuadro 3

Período	Productividad de Muelle (1)	
	Terminal de Contenedores (2) $\frac{\text{Contenedores}}{\text{horas.nave}}$	Terminal Multipropósito (3) $\frac{\text{Toneladas}}{\text{horas.nave}}$
Años 1 y 2	20	60
Año 3 y 4	30	80
Año 5 a 9	40	100
Año 10 en adelante	45	120

Fuente: APG

3.3 CALIDAD

El Concesionario deberá implementar un sistema de **Gestión de la Calidad y de Aseguramiento de la Calidad** según la norma **ISO 9001 - 2000** en un plazo no superior a 24 meses a partir de la Fecha de Inicio de La Concesión.

La certificación será realizada por un organismo certificador aceptado por Autoridad Portuaria de Guayaquil, con énfasis en las áreas de servicios al cliente.

3.4 SEGURIDAD

Será responsabilidad del Concesionario el cumplir y hacer cumplir todas las normas vigentes en el Ecuador sobre Seguridad Industrial y Salud Ocupacional. Deberá obtener la certificación **OHSAS 18.000** (Occupational Health and Safety Assessment System), en un plazo máximo de **24 meses** a partir de la Fecha de Inicio de la Concesión.

El Concesionario deberá cumplir con la legislación y convenios internacionales vigentes respecto del transporte, almacenaje, manipuleo y segregación de cargas peligrosas (Código IMDG de la Organización Marítima Internacional OMI) y deberá contar con planes de contingencia, dentro del primer año de operación, para asumir acciones preventivas e inmediatas en la lucha contra incendios y en cuestiones de seguridad industrial. Elaborará planes de defensa contra desastres que someterá a consideración y

aprobación de La Autoridad Marítima Nacional con conocimiento de Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Coordinará con Autoridad Portuaria de Guayaquil, La Capitanía del Puerto y el Cuerpo de Bomberos de Guayaquil para la adopción de planes de contingencia que, luego de aprobados, sean divulgados entre responsables y usuarios. Sin perjuicio de ello, deberá disponer de sus propios sistemas de seguridad y contra incendios, para hacer frente a contingencias ordinarias en el giro de la operación portuaria.

El Concesionario deberá cumplir e implementar los tópicos referentes a los convenios internacionales en materia de seguridad, en especial el Código de Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias (**PBIP**) o **ISPS** Code, obteniendo y manteniendo la certificación correspondiente, ante La Autoridad Portuaria Nacional (APN), debiendo sujetarse a los programas de auditorias, sus conclusiones y recomendaciones que La APN realiza a través de La SEPROM (Secretaría de Protección Marítima), asimismo deberá obtener y mantener la certificación **BASC**, dentro de los 24 meses contados a partir de la Fecha de Inicio.

Será directamente responsable de implementar un sistema de **Seguridad Física** que permita salvaguardar las instalaciones y las cargas, debiendo cumplir, y hacer cumplir todas las normas vigentes que sobre este tópico constan en el Reglamento de Operaciones Portuarias y en La Normativa Internacional (Organización Marítima Internacional).

OBJETIVOS DEL SISTEMA.

Los objetivos del Sistema de Seguridad y Vigilancia Portuaria apuntan a:

- Mantener la normalidad en los procesos operacionales del puerto.
- Proteger y resguardar los bienes y personas, propios o de terceros.
- Evitar la ocurrencia de hechos delictivos o transgresiones de orden administrativo o legal, colaborando en todo momento con las autoridades: Autoridad Marítima, Servicio Nacional de Aduanas y otras entidades fiscalizadoras.

3.4.1 NORMAS ESPECIALES PARA CONTRATISTAS DE SEGURIDAD EN EL ÁREA DE LA CONCESIÓN

Las empresas de seguridad que eventualmente sean contratadas por el Concesionario para el cumplimiento de las funciones de vigilancia, deberán ser personas jurídicas debidamente calificadas, de acuerdo con las Leyes y Normativas Aplicables y cumplir con los requisitos establecidos para el efecto por La Autoridad Marítima.

3.4.2 SISTEMAS CONTRA INCENDIOS

Consiste en la implementación de Instalaciones de detección y combate de incendios apropiados para el sistema de almacenaje y mercaderías involucradas en cada caso. Como mínimo se deberá implementar una red de agua a presión con el caudal apropiado para las necesidades del Cuerpo de

Bomberos de la Ciudad de Guayaquil y las exigencias de la normativa aplicable.

DISEÑO

Cada bodega, galpón y patio destinado al almacenaje de mercadería, deberá disponer, como mínimo de los siguientes elementos de defensa contra incendios:

1. Bodegas de primera línea

- ✓ 4 gabinetes contra-incendio, implementado con: 2 tramos de manguera de 1 ½" (15m c/u) y un pitón graduable de bronce.
- ✓ 10 extintores de 20 Lb. PQS dispuestos en la bodega, con la rotulación respectiva.
- ✓ 1 extintor de 10 Lb CO₂, al interior de las oficinas en la bodega.
- ✓ El sistema de sprinklers y las tomas deberán estar operativos: válvula de control, llave de purga y alarma; el sistema debe contar con manómetro para verificación de la presión de entrada y salida.
- ✓ bodegas de segunda línea y galpones
- ✓ 2 gabinetes contra-incendio implementado en: 2 tramos de manguera de 1 ½" (15m c/u) y un pitón graduable de bronce.
- ✓ 4 extintores de 20 Lb PQS, dispuestos en la bodega, con la rotulación respectiva.
- ✓ 1 extintor de 10 Lb. CO₂, al interior de las oficinas en la bodega.

- ✓ En las bodegas donde hubiere tomas y sistemas de sprinklers deben estar operativos: válvula de control, llave de purga y alarma; debe contar con manómetro para verificación de la presión de entrada y salida operativos.

2. Patios

- ✓ 2 extintores de 150 Lb PQS tipo carretilla, distribuidos en las puertas de ingreso y egreso, con la rotulación respectiva.
- ✓ 2 extintores de 50 Lb de CO2 tipo carretilla, distribuidos en el exterior de las casetas de seguridad.
- ✓ 1 extintor de 10 Lb CO2 en las oficinas al interior del Patio.

Se deberá cumplir con la normativa establecida por el sistema de seguridad física.

PLAZO DE EJECUCIÓN.

Implementación completa en 6 meses a partir de la Fecha de Inicio.

COSTO ESTIMADO

Se estimó el costo en **0,2 millones de Dólares**, siendo éste un monto meramente referencial, que no generará obligaciones para Autoridad Portuaria de Guayaquil.

3.5 AMBIENTALES.

El Concesionario deberá implementar un Sistema de Gestión Ambiental debidamente certificado, en base a la norma **ISO 14.000**, en un plazo de **dos años**, contados a partir de la Fecha de Inicio.

Conforme a lo establecido en los convenios internacionales y a la normativa existente en el país, el concesionario será responsable ante las autoridades competentes por la contaminación ambiental producida por su propia actividad en los espacios terrestre, acuático y aéreo de La Terminal, debiendo, ante la detección de hechos calificados como posibles infracciones a la normativa vigente, notificar a La Autoridad Portuaria de Guayaquil y a las autoridades competentes, según lo previsto en el Contrato.

Para casos de emergencia ambiental de **contaminación acuática** accidental deberá establecer **planes de contingencia** en coordinación con La Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral y las autoridades ambientales competentes en el ámbito nacional. Entre otros deberá disponer de equipos para prevención y manejo de derrames en el mar, debidamente aprobadas por La DIGMER.

3.5.1 EQUIPAMIENTO PARA CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN

El Concesionario deberá disponer de equipos para prevención y manejo de la contaminación, en especial producida por derrame de hidrocarburos y

otras sustancias contaminantes en el mar.

DISEÑO

El equipamiento mínimo exigido consta de los siguientes elementos:

1. Una barcaza con propulsión, equipada para el despliegue de los medios al área del derrame.
2. Quinientos metros de barreras de contención inflables, para bahía.
3. Mil metros de barreras de contención para aguas interiores.
4. Un Skimmer tipo desmi mini-max para productos livianos.
5. Un Skimmer tipo desmi terminador, para productos pesados.
6. Tres bombas dispersoras de motor.
7. Seis bombas dispersoras de mochila.
8. Dos botes o lanchas con motor fuera de borda.
9. Equipamiento auxiliar necesario para el funcionamiento del equipamiento exigido.

PLAZO DE EJECUCIÓN.

La adquisición y puesta en funcionamiento de los equipos deberá completarse dentro de los 30 meses a partir de la Fecha de Inicio de la Concesión.

COSTO ESTIMADO

Se estimó el costo en 0,8 millones de Dólares, siendo éste un monto referencial, que no genera obligaciones para Autoridad Portuaria de Guayaquil.

3.6 OCUPACIÓN DE LOS MUELLES

La Tasa de Ocupación de los Muelles de las Terminales se determinará tomando en cuenta:

- ✚ La totalidad de los frentes de atraque de las TCM en conjunto, con ocho puestos de atraque de 185 m cada uno, disponibles al comienzo de la Concesión. (70.080 horas disponibles anuales).
- ✚ El frente de atraque de la Terminal de Contenedores exclusivamente, con tres atraques de 185 m cada uno, disponibles al Inicio de la Concesión. (26.280 horas disponibles anuales).

Incorporados cada uno de los nuevos atraques (1-C, 7; 8 y 9), se tomarán en cuenta en la determinación de la Tasa de Ocupación según sea su especialidad, longitud y fecha de habilitación, de acuerdo al procedimiento establecido en el Manual de Verificación de Indicadores

Evaluada anualmente, la ocupación deberá ser inferior a **65 % (sesenta y cinco por ciento)** para las TCM en conjunto y a **55 % (cincuenta y cinco por ciento)** para la Terminal de Contenedores.

El Concesionario estará obligado a aumentar la Productividad o la oferta de infraestructura (incorporar más muelles), a efectos de mantener la Tasa de Ocupación de los Muelles por debajo de esos límites.

TERMINAL DE MULTIPROPÓSITOS

3.7 REFUERZO DE MUELLES DE LA TERMINAL MULTIPROPÓSITO

Consiste en el reforzamiento de la estructura (losa, vigas y cimentación de pilotes) de todos o algunos de los muelles 2 al 6, que integran la Terminal Multipropósito (TM), a efectos de que sea estructuralmente admisible la operación de grúas móviles para contenedores (MHC –Mobile Harbour Crane) y, eventualmente, grúas de muelle sobre rieles para contenedores, superando la actual limitación de carga para esas operaciones.

DISEÑO

La estructura actual no permite la operación de esos equipos por la cual, las exigencias mínimas para el diseño del reforzamiento estructural serán:

1. Equipo de operación en muelle: MHC del tipo Gottwald HMK – 280 E o similar.
2. Los muelles a reforzar serán, como mínimo los dos contiguos a la Terminal de Contenedores (muelles 2 y 3), de modo de servir como

apoyo operativo a esa terminal especializada y quedar vinculados directamente a los patios de almacenamiento.

3. No será exigida la instalación de Grúas Gantry en éstos muelles, lo cual será opcional para el Concesionario.
4. En caso que la TM sea adecuada estructuralmente para la operación de Grúas Gantry sobre rieles, y se haya realizado la instalación de rieles y vigas de soporte (vigas longarinas) que permita operar sin restricciones en un frente de muelle de 270 m o más, no será exigible, adicionalmente a lo anterior, la consideración de la operación de grúas tipo MHC.

PLAZO DE EJECUCIÓN.

Las obras deberán estar habilitadas en 60 (sesenta) meses a partir de la Concesión.

COSTO ESTIMADO

Se estimó el costo en 6,7 millones de Dólares, siendo éste un monto referencial, que no genera obligaciones para Autoridad Portuaria de Guayaquil.

TERMINAL DE CONTENEDORES

3.8.1 AMPLIACIÓN DEL FRENTE DE ATRAQUE DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES

Se trata de proyecto y construcción del muelle 1-C, como prolongación hacia el Este del muelle de la Terminal de Contenedores, completando un frente de atraque de 700 m mínimo para la TC, conjuntamente con los actuales atraques 1 – 1A y 1 B.

La máxima longitud de muelle que es posible construir sin invadir la prolongación del muelle 1-D de la concesión contigua (Terminal Granelera), es de 145 m aproximadamente.

DISEÑO

El muelle se construirá con similares características de los existentes de la TC (construidos en 1975), pero calculados y dimensionados previendo la instalación y operación de nuevas grúas de muelle sobre rieles, de las características solicitadas y en la hipótesis de funcionamiento de dos o más grúas en el mismo buque, sin protocolos de ubicación que restrinjan la operación.

Se deberá prever la operación de grúas móviles tipo MHC, solas, en conjunto o como apoyo a la atención del buque con grúas de muelle sobre rieles.

El diseño estará de acuerdo a las normas contenidas en la publicación “Technical Standards for Port and Harbor Facilities in Japan” u otras de similar naturaleza, a aprobar por Autoridad Portuaria de Guayaquil, que prevean la consideración de solicitaciones originadas en fenómenos sísmicos.

Se deberá tener especial precaución en la etapa del diseño, en el control de la fisuración de los elementos de hormigón, en especial en la zona entre mareas, que puedan originar corrosión en las armaduras metálicas. Se recomienda el empleo de hormigón pre o post-tensado efectos de limitar esta acción.

PLAZO DE EJECUCIÓN.

La construcción de este muelle deberá estar concluida dentro de los primeros sesenta (60) meses a partir de la Fecha de Inicio de la Concesión.

COSTO ESTIMADO

Gráfico 1



Se estimó el costo en 5,0 millones de Dólares, siendo éste un monto referencial, que no genera obligaciones para Autoridad Portuaria de Guayaquil.

3.9 CONDICIONES PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS E INVERSIONES

En aquellas obras que el Concesionario, manifieste su intención, de ejecutar dentro del plazo de La Concesión, deberá cumplir como mínimo, con las normas y características técnicas de diseño de obras análogas de infraestructura y superestructura originales ya edificadas en el Terminal motivo de esta Concesión, pero adecuadas a las cargas y equipos de movilización disponibles actualmente o previstos en el futuro. En caso que el Concesionario manifieste su intención de construir obras que no tuvieren como referencia una obra análoga dentro de los Terminales o de todo el recinto portuario, deberá presentar ante Autoridad Portuaria de Guayaquil por escrito y en forma previa a la realización de los mismos, los fundamentos que demuestren que dicha obra cumplen con estándares internacionales portuarios. Autoridad Portuaria de Guayaquil ejercerá, en todo caso, su derecho de fiscalizar y evaluar la ejecución de la obra.

Las normas de cálculo y diseño a regir, en los ámbitos que corresponda se definirán previamente a la presentación de los proyectos de común acuerdo con La Autoridad Portuaria de Guayaquil. En caso de discrepancia se

adoptarán las normas que disponga La Autoridad Portuaria de Guayaquil en cada caso, previo asesoramiento técnico. Para el diseño estructural de los muelles se tendrá en cuenta que el puerto de Guayaquil se encuentra en zona sísmica debiendo recurrirse a normas de ese ámbito y a una cuidadosa prospección del terreno de soporte (sondeo y perforaciones), de modo de diseñar los nuevos muelles para evitar su colapso, entre otras causa, por el fenómeno de licuefacción del terreno.

3.10 DRAGADO, AYUDAS A LA NAVEGACIÓN, CONTROL DEL TRÁFICO Y SEGURIDAD

Autoridad Portuaria de Guayaquil mantendrá el canal de acceso y fondeaderos en condiciones de navegabilidad y profundidad y será responsable del mantenimiento del balizamiento, enfiladas, boyas y demás ayudas a la navegación. El canal será mantenido a la profundidad de 9,60 m respecto al MLWS. Esta responsabilidad la asume a partir del segundo año del Plazo.

El Concesionario, asume la obligación de mantener a su cargo y costo el Frente de Atraque de los muelles a una profundidad de 10,00 m al pie de los mismos (respecto al nivel promedio de las bajamares MLLW), así como las zonas operacionales de los muelles para el atraque, desatraque y maniobras de los buques. (Zona de Maniobras). Esa área tendrá un ancho mínimo de 150 m (ciento cincuenta metros), medidos perpendicularmente al frente o

delantal del muelle.

Para los nuevos atraques (muelles 1-C; 7; 8 y 9) el Concesionario se encargará del dragado de construcción y asumirá posteriormente la responsabilidad del dragado de mantenimiento al pié de estos nuevos sitios de atraque, a la profundidad que corresponda.

El diseño de la cimentación de los muelles y taludes de contención, deberán realizarse, como previsión de futuro, de modo de permitir el dragado a pié de muelle a una profundidad mínima de 12 metros, con respecto al promedio de la más baja marea (MLLW).

Autoridad Portuaria de Guayaquil mantendrá y modernizará todas las Ayudas a la Navegación en el área de su jurisdicción, incluyendo el incremento del número de boyas.

Autoridad Portuaria de Guayaquil tendrá a su cargo el Control del Tráfico (VTMIS) y la seguridad, en el canal de acceso a las Terminales de Autoridad Portuaria de Guayaquil.

3.11 CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

El Concesionario operará la Concesión teniendo a su cargo y responsabilidad todas las actividades y servicios que se presten en el área de las Terminales al buque, a la carga y, eventualmente, a los pasajeros.

Asumirá la totalidad de las responsabilidades de la operación, desde el punto de vista técnico operativo, sin perjuicio que pueda subcontratar la parte

o partes de la operación que considere necesaria, acogiéndose, en todo momento, a las Leyes y Normativas Aplicables y al Contrato. Deberá coordinar con Autoridad Portuaria de Guayaquil, todo lo relativo a: arribo de la nave, ingreso, fondeo y salida del canal de acceso. **Autoridad Portuaria de Guayaquil** continuará manteniendo el control efectivo de la **entrada y tráfico de naves** en el canal de acceso al Terminal Marítimo.

El control de los **accesos terrestres**, para entrada y salida al área de las TCM, estará a cargo del **Concesionario**, cumpliendo y adecuándose a las normativas de aduanas, migratorias, policiales y fitosanitarias, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión.

En la Concesión se prestarán obligatoriamente, los servicios, que se definen como Servicios Básicos o regulados por Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Autoridad Portuaria de Guayaquil **exigirá al Concesionario la implementación de sistemas informáticos** para permitir un adecuado control operativo y el aporte de información y reportes de las actividades desarrolladas en el área concesionada, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión.

3.12 SISTEMAS INFORMÁTICOS – HARDWARE Y SOFTWARE

Los TCM deberán contar con sistemas informáticos de gestión (SIG), para las operaciones de los buques y de las cargas, que abarquen las actividades

internas de las terminales y los accesos.

Mediante interfases a implementar por el concesionario, se conectará con los sistemas de la Aduana (CAE – SICE – Sistema de Interconexión del Comercio Exterior), con la Autoridad Portuaria de Guayaquil y permitirá la interconexión con los usuarios: propietarios o consignatarios de la carga y agencias marítimas y armadores.

DISEÑO

El sistema de gestión a implantar en el área de contenedores (Software), debe permitir la identificación de todos los contenedores que entran o salen de la Terminal, transmitir las órdenes de trabajo para su ubicación dentro de ella y determinar su posición en tiempo real.

Los equipos y sistemas de transmisión de datos (hardware) internos, se basarán preferentemente en redes WLAN (Wireless Local Area Network), cumpliendo con la norma IEEE 802.11. Se deberá contar con terminales manuales (Hand-held) para la tarjeta electrónica.

El sistema operativo de la Terminal contendrá, por lo menos, tres niveles de información:

1. Base de datos de contenedores con:
 - Identificación y peso.
 - Armador, Agencia Marítima, Buque y destinatario o consignatario, ruta.

- Mercaderías peligrosas
- Ubicación en la Terminal
- Movilización interna, aforos, pesaje, etc.
- Información Aduanera, según lo requerido por la CAE

2. Planificación de operaciones:

- Planificación en patio
- Planes de estiba y desestiba

3. Datos operativos por operación y compilados:

- Sitio de atraque
- Muellaje. Horas de ocupación
- Carga transferida: Contenedores; TEU's; toneladas
- Recursos empleado.
- Otros datos según lo requerido por Autoridad Portuaria de Guayaquil, para el control operativo de la concesión.

El sistema de comunicación externa con los usuarios o agentes involucrados en la transferencia de carga por las TCM, admitirá cualquier sistema de intercambio electrónico de uso reconocido (Internet, Intranets, EDI) que asegure una adecuada conectividad a nivel de usuario.

Mediante este sistema se deberá implantar la transmisión de:

1. Manifiesto de carga
2. Mercaderías Peligrosas
3. Asignación y ocupación de muelle
4. Operaciones
5. Declaraciones aduaneras

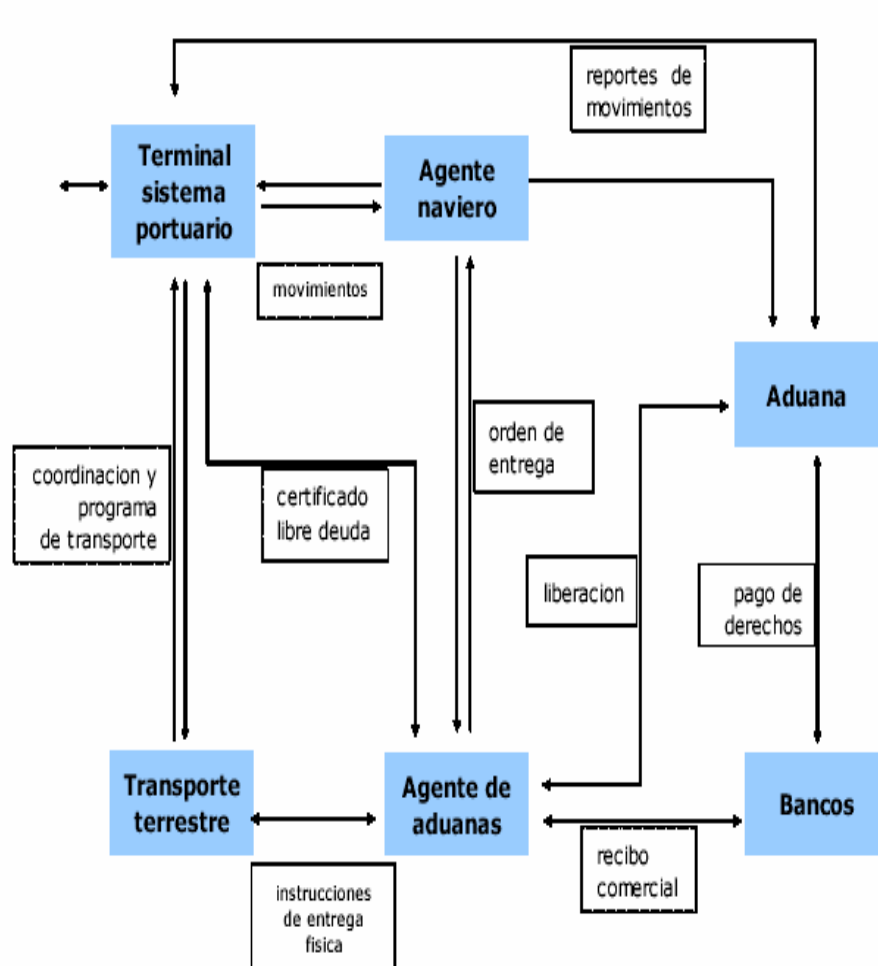
PLAZO DE EJECUCIÓN.

Implementación total del sistema **18 meses** a partir de la Fecha de Inicio.

COSTO ESTIMADO

Se estimó el costo en **1,5 millones de Dólares**, siendo éste un monto meramente referencial, que no genera obligaciones para Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Gráfico 2



Fuente: CAE

CAPÍTULO IV



4. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN FINANCIERA

4.1 PROYECCIÓN DE LOS INGRESOS

- La Concesión del Puerto Marítimo de Guayaquil al ser un proceso inminente por la Ley de Modernización y Privatización, prevee que al pasar a una empresa privada genere utilidades suficientes para no perjudicar las transferencias que el Estado venía recibiendo. Por tanto la base para escoger a una concesionaria fue estableciendo un canon fijo el mismo que es de **US\$ 8400,000.00** anual y canon variable el cual dependerá de la carga que ingrese al puerto **por contenedor (US\$10.40)** y **por carga general (US\$ 0.50/TM)** para cumplir con requerimientos económicos esperados, asegurando la mejora de los servicios portuarios y así agilizar el proceso de desaduanización de mercancías primordialmente.
- La estimación para la cantidad de carga total, TEUs y carga no contenerizada movilizados en el Puerto de Guayaquil, se basa en análisis de tendencia temporal mediante la utilización de la ecuación de la regresión múltiple, donde las variables a considerar son los años y su respectiva productividad, con un periodo proyectado de 10 años y un nivel de confianza del 95%.
- Comparando la rentabilidad, mediante el ratio financiero de margen de utilidad bruta que es una comparación entre la utilidad neta y los

ingresos, se obtuvo que en año 2006 fue de 10.67%. Y después del primer año de concesión es de 43.43%.

4.2 ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

- Realizando un análisis de tendencia que nos permite evaluar el comportamiento del Puerto de Guayaquil en los dos últimos periodos se obtienen las conclusiones que serán detalladas en los siguientes incisos.
- Basándose en un presupuesto financiero proyectado en el primer periodo de concesión, La Autoridad Portuaria de Guayaquil como ente supervisor del Estado, percibiría una Utilidad aproximada de **US\$ 10.943.590,46**. Con la cual asegura transferencias netas de **US\$ 4.527.393,6** comparas con **US\$ 4.321.251,92** y **US\$ 4.321.960,91** entregadas en el año 2006 y 2005 respectivamente. Representan un incremento del 4.38% aproximadamente.
- Las Tasa y Contribuciones para el Puerto, Muelles y Remolcadoras, proveen un aumento porcentual del 4% solo para el primer periodo con perspectivas de incremento, lo cual no es significativo debido a las adecuaciones que tenga que ir realizando la concesionaria ICTSI a lo largo del proceso de ampliación de muelles e infraestructura.

- El Estado de Resultados de los años 2005 y 2006, nos permiten obtener las observaciones que serán detalladas en los incisos siguientes, dando una perspectiva generales de los beneficios que generaran el Proyecto de Concesión con el Operador Portuario “**Internacional Containers Terminal Service**” (ICTSI).
- Los ingresos de gestión obtenidos en los periodos 2005 y 2006 respectivamente fueron, **US\$ 37.879.064,59 y US\$ 35.533.318,49**; dando como resultado una disminución del 6.60%. Lo cual se debe a que los operadores portuarios que prestaban los servicios al cliente final no reportaban las utilidades reales obtenidas, por tanto también se ve afectada la cuenta de Rentas en un 10.67%.

4.3 PROYECCIÓN DE GASTOS GENERALES

- El rubro Remuneraciones es el que aumentará drásticamente en el primer año, debido a despidos enormes de personal. Lo cual crea monto en indemnizaciones de **US\$ 425.000.00**, pero que en el corto plazo se ira regulando. En el (anexo 20) se muestra la estimación del recurso humano indemnizado.
- Mediante la proyección de los gastos e ingresos que se percibirán por un periodo de diez años, lleva a concluir utilidades incrementales. Siempre que se cumpla con los volúmenes tanto de carga y TEUS estimados. A pesar de que los gastos aumentan levemente ya que La Autoridad Portuaria de Guayaquil no recibirá los ingresos netos sino un porcentaje, debido a que tiene que repartir ganancias con el concesionario.
- Con respectos a los gasto de servicios generales y básicos deberán ir incrementando levemente, debido a que las instalaciones y el personal se mantienen a lo largo del proceso de concesión.
- Para el primer periodo se estima una reducción del 50% en los gastos que ya incurría la actual administradora del Puerto de Guayaquil.

Debido a que las operaciones van a ser compartidas entre el Ente Regulador y el Concesionario.

4.4 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

- Para el Estado de Situación Financiera mediante una variación del año 2006 compara con el primer semestre del 2007, la cuenta de activos disponible muestra una disminución del 36.96%, lo cual no afecta al total de activos operacionales ya que sólo en el primer semestre del 2007 muestra un incremento del 25% comparada con el total obtenido en los años anteriores.

- Las inversiones financieras obtuvieron una leve caída del 1.96% se espera que llegue a aumentar un 3% para finales de año por actividades propias de La Autoridad Portuaria de Guayaquil. Las inversiones para existencia de consumo disminuyen sustancialmente al 59% debido al traspaso de la mayoría de las áreas portuarias al concesionario, por tanto no justifica montos de existencias altos.

- La actual administración de Autoridad Portuaria de Guayaquil está enfocando sus recursos a la realización de nuevos proyectos innovadores para así captar utilidades extras, por tanto el 88.77% del total de activos que a destinado para este propósito.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- El Puerto Marítimo de Guayaquil moviliza el 70% de la carga en relación a otros puertos convirtiéndose en el puerto principal del Ecuador y mayor generador del Comercio Exterior.
- Los muelles se encuentran con un avanzado grado de deterioro, con daños de tipo progresivo, por lo que demandan ser reparados con urgencia. Debido a estos daños, La Autoridad Portuaria Nacional se vio en la necesidad de realizar el “Estudio para determinar el estado actual de la infraestructura existente y reparaciones necesarias para su mantenimiento y conservación”.
- Con la finalidad de atraer inversiones en la infraestructura del puerto, La Autoridad Portuaria Nacional ha decidido realizar el proceso de concesión del Terminal de Contenedores y Multipropósito, basado en La Ley de Modernización del Estado puesta en vigor desde el año 2000, en donde se establecieron las bases para llevar a cabo la concesión de las instalaciones portuarias del país.
- Mediante la concesión La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG)

pretende desarrollar un terminal moderno de contenedores y multipropósito (carga general), con buenos índices de productividad para atender con niveles superiores de eficiencia los requerimientos nacionales, estar dentro de los estándares internacionales de servicio y explotar el potencial que existe para atraer la distribución de contenedores en La Costa del Pacífico Sudamericano.

- El objetivo de la concesión es lograr que ambas terminales cuenten con toda la infraestructura, sistemas, instalaciones y equipo de vanguardia para operar y ofrecer a los usuarios los servicios con estándares internacionales de eficiencia.
- El operador/inversionista **Internacional Containers Terminal Service”** (ICTSI) será el encargado del manejo del puerto por un periodo de 20 años. La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) solo será a entidad reguladora y de control durante el tiempo que dure dicha concesión.
- Aplicando la concesión se incidirá en la logística interna, influenciando un mayor flujo comercial que en el mediano plazo abaratará los costos de transporte, la eficiencia portuaria es el principal factor para lograr dicho objetivo.

- Con el manejo de las operaciones por parte del concesionario se regulará los precios eliminándose la especulación.

- El concesionario desea obtener una productividad de 110 para el primer año la misma que va a depender de la cantidad de carga que ingrese al puerto y del número de contenedores. Con el aumento de productividad se espera unos ingresos para el primer año de **US\$ 15596443,90**, los cuales van a ir aumentando con la mejora en la productividad.

- Se verá reducido los tiempos de despacho debido a un eficiente sistema informático que hará más rápido los trámites haciendo que la mercadería pueda ser desembarcada ágilmente y los buques no obstaculicen el tráfico en los muelles.

- El número de buques arribados al puerto de Guayaquil es de 544 la misma que con un mejor dragado, los barcos podrán ingresar aumentando de esta forma el tráfico.

- Los estados financieros proyectados demuestra que con la productividad que espera obtener el concesionario el Estado no verá alteradas las actuales transferencias monetarias.

RECOMENDACIONES

- **Internacional Containers Terminal and Service (ICTSI)** deberá realizar inversiones en lo referente al arreglo de los muelles en la adquisición de tecnología como equipos informáticos así como en sistemas de seguridad para llegar a cumplir sus metas, así como realizar el dragado del agua para que puedan ingresar barcos de mayor calado.
- El Estado debería crear un tipo de barrera para que otros puertos privados no sean un obstáculo para el concesionario y este pueda cumplir sus metas.
- El concesionario deberá contratar recurso humano especializado en el área de concesiones para poder obtener mejores resultados.
- Será necesario que durante la construcción y desarrollo del Terminal de Contenedores y Terminal de Multipropósitos se lleven a cabo seminarios de capacitación ambiental para los trabajadores del puerto en lo que respecta a seguridad, salud y medio ambiente, esto con el fin de prevenir la contaminación ambiental en el puerto y evitar accidentes.

BIBLIOGRAFÍA

- Proyecto Técnico Básico de Inversión y Gestión, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Noviembre 2006
- Proyecto E Inversión y Gestión, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Noviembre 2006.
- www.diarioeluniverso.com, Economía, 24 de Marzo del 2007.
- www.diarioeluniverso.com, Economía, Puertos de Guayaquil, 5 de agosto 2007
- www1.puertodeGuayaquil.com, Estadísticas, Enero-Diciembre 2006.
- www1.puertodeGuayaquil.com, Estadísticas, Enero-Junio 2007.
- Ing. Fernando Flores, Jefe Departamento Financiero, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Entrevista.
- Dr. Miguel Paredes, Departamento Jurídico, Corporación Aduanera Ecuatoriana, Entrevista.