



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

Facultad de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar

**“EVALUACIÓN TÉCNICA PRELIMINAR DEL CONTRATO DE
CONCESIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL”**

TESIS DE GRADO

Previa a la obtención del Título de:

INGENIERO NAVAL

Presentado por:

JORGE ISAAC LACERA MEGO

JUAN KLEBER ORTEGA CHAVARRIA

e

INGENIERO DE COSTAS Y OBRAS PORTUARIAS

Presentada por:

IVAN ROBERTO SOLORZANO VILLACIS

Guayaquil - Ecuador

2009

AGRADECIMIENTO

A Dios

A nuestros padres, esposas e hijos por su
apoyo incondicional a través del tiempo

A la ESPOL y sus profesores que nos
transmitieron sus conocimientos durante nuestra formación

Al grupo de profesionales de la FIMCM que
hicieron posible el seminario de graduación

A M.Sc. Marco Velarde T.

A M.Sc. Jerry Landívar Z.

A M.Sc. Enrique Sánchez C.

DEDICATORIA

A la memoria de mis padres, a mi esposa Fátima y a mis hijos

Jorge Lacera M.

A mis padres, a mi esposa, hijos y nietos

Juan Ortega Ch.

A mis padres, esposa e hijos

Iván Solórzano V.

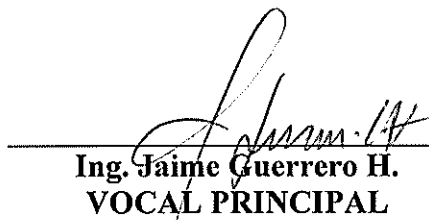
TRIBUNAL DE GRADUACIÓN



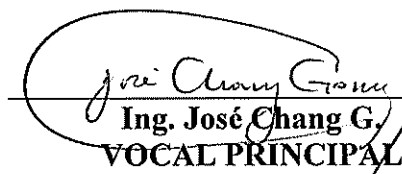
Ing. Enrique Sánchez C.
PRESIDENTE



Ing. Marco Velarde T.
DIRECTOR



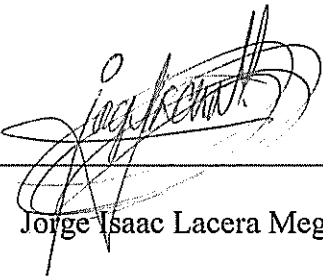
Ing. Jaime Guerrero H.
VOCAL PRINCIPAL



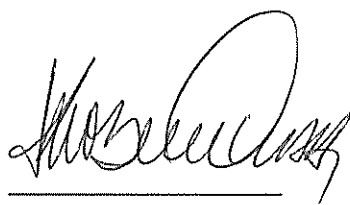
Ing. José Chang G.
VOCAL PRINCIPAL

DECLARACIÓN EXPRESA

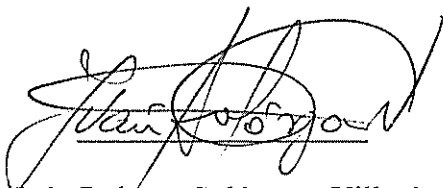
La responsabilidad del contenido
de esta Tesis de Grado
nos corresponde exclusivamente;
y el patrimonio intelectual de la misma
a la Escuela Superior Politécnica del Litoral.



Jorge Isaac Lacera Mego



Juan Kléber Ortega Chavarria



Iván Roberto Solórzano Villacís

RESUMEN

Santiago de Guayaquil es la capital de la provincia del Guayas, situada en el litoral ecuatoriano, en las riberas del río Guayas, con una altitud de 4 m sobre el nivel del mar, siendo el principal puerto marítimo y la capital económica del Ecuador.

El Puerto Marítimo de Autoridad Portuaria de Guayaquil se encuentra localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, el Estero Salado, a 10 Km al sur del centro comercial de Guayaquil, y sus límites son: Norte: Calle Cacique Tomalá, Sur: Estero Cobina, Este: Industria Cartonera Ecuatoriana, Oeste: Estero del Muerto. La navegación de acceso al puerto se hace por el canal del Morro, paralelo a la costa de Data. Desde la boya de mar hasta el puerto, el canal de acceso tiene una extensión de 50 millas náuticas, 122 metros de ancho y una profundidad mínima de 9.75 metros de promedio. Al pie de los muelles la profundidad mínima es de 10 metros y el ancho del canal es de 230 metros.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP), máximo organismo de la política naviera y portuaria del país, mediante resolución No.-012/93, del 24 de marzo de 1993, aprobó el Plan de Acción para la Modernización del Sistema Portuario Nacional, en el que se determinó la necesidad de modernizarlo a efectos de que se vuelva eficiente y ofrezca las condiciones de competitividad requeridas para el comercio exterior nacional, siendo este el punto de partida para los procesos de concesión de los puertos comerciales estatales del Ecuador.

Algunos son los modelos de organización portuaria a nivel mundial, en los cuales varía el grado de la intervención directa de la autoridad portuaria en la prestación de los servicios. De estos modelos, la APG decidió optar por el modelo “Landlord Port”, para lo cual se emitió la Resolución No.-021/95 por parte del CNMMP, aprobando el “Modelo Portuario Ecuatoriano” y el “Cronograma de Trabajo del Plan de Acción para la modernización de los Puertos Ecuatorianos”.

Bajo este contexto, las acciones de modernización que emprendió la APG, han permitido que la empresa privada preste los servicios portuarios por delegación del Estado a través de las modalidades de AUTORIZACION, PERMISO Y CONCESION. APG concesionó en 1999 el Terminal Granelera a la compañía Andipuerto Guayaquil S.A. y desde el 2007, concesionó sus Terminales de Contenedores y Multipropósito a la empresa Contecon Guayaquil S.A.

Los objetivos de la concesión de las Terminales de Contenedores y Multipropósito (TCM) de APG fueron:

1. Especialización de la Terminal de Contenedores.
2. Tecnificar la logística en la exportación de banano.
3. Mejorar la competitividad del comercio exterior ecuatoriano.

En el presente estudio, con la información proporcionada por la Unidad de Control de Gestión de APG y por el concesionario, Contecon, para el período comprendido entre 2003 a 2008, se han analizado: movimientos de carga y embarcaciones del Puerto de Guayaquil, cumplimiento de las responsabilidades técnicas y

administrativas de Autoridad Portuaria y del Concesionario, y evaluación técnica preliminar del contrato de concesión.

Palabras Claves: Autoridad Portuaria, APG, Contrato, Concesión, Contecon.

Terminal de Contenedores, Terminal Multipropósito

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN.....	vi
ÍNDICE GENERAL.....	ix
ABREVIATURAS.....	xi
ÍNDICE DE GRAFICOS	xii
ÍNDICE DE TABLAS	xv
INTRODUCCIÓN	xvii
CAPITULO I. INFORMACIÓN GENERAL.....	20
1.1. Características Generales del Puerto	20
1.1.1. Ubicación Geográfica.....	28
1.1.2. Características físicas del puerto	35
1.1.3. Servicios y Operaciones Portuarias.....	40
1.2. Movimiento de la carga y embarcaciones antes de la concesión	42
1.3. Inversiones, gastos e ingresos portuarios antes de la concesión	56
CAPITULO II. EL PROCESO DE CONCESION	60
2.1. Normativa Legal.....	60
2.2. Metodología del concurso para la concesión.....	66
2.3. Términos de Referencia.....	70
2.4. Responsabilidades Técnicas y Administrativas de Autoridad Portuaria y del Concesionario.....	77

2.5. Plan Maestro de Desarrollo del Puerto	89
CAPITULO III. EJECUCION DE LA CONCESION	98
3.1. Organización para la coordinación de la ejecución de obras e inversiones .	98
3.2. Avance de los compromisos adquiridos por la Concesionaria	101
3.3. Dificultades/Ventajas para el cumplimiento de los compromisos técnicos y administrativos	105
3.4. Ajustes al Plan Maestro del Puerto.....	106
CAPITULO IV. ANALISIS COMPARATIVO PRE Y POST CONCESION	107
4.1 Movimiento de carga.....	108
4.2 Movimiento de embarcaciones.....	113
4.3 Nuevas instalaciones físicas e infraestructura	120
4.4 Organigrama actual del Puerto	139
CONCLUSIONES	144
RECOMENDACIONES	147
ANEXO I – AVANCE DE OBRAS DE INVERSION	150
BIBLIOGRAFÍA... ..	164

ABREVIATURAS

°C	Grados Celsius
Art.	Artículo de Ley, Reglamento, etc.
APG	Autoridad Portuaria de Guayaquil
CAE	Corporación Aduanera Ecuatoriana
CNMMP	Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos
CONAM	Consejo Nacional de Modernización
CONSEP	Consejo Nacional de Control de Sustancias
DIGMER	Dirección General de la Marina Mercante
EP	Entidades Portuarias
Ha	Hectárea
INOCAR	Instituto Oceanográfico de la Armada
Km	Kilómetro
m	Metro
m ²	Metro cuadrado
m ³	Metro cúbico
MLLW	Nivel promedio de bajamares
MWLS	Nivel promedio de bajamares de sicigia
NMB	Nivel promedio de bajamares
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
SESA	Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria
TCM	Terminales de Contenedores y Multipropósito
TEUS	Unidad de medida para Contenedores (Estándar de 20 pies)
TM	Terminal Multipropósito
Ton	Tonelada
TPM	Toneladas de Peso Muero de Naves
TRB	Toneladas de Registro Bruto de Naves
UNCEMP	Unidad Coordinadora y Ejecutora del Plan de Modernización Portuaria adscrita al CONAM
UTYM	Unidad Técnica y de Modernización, adscrita al CONAM

ÍNDICE DE GRAFICOS

Gráfico # 1. Canal de Acceso, Guayaquil, Puertos Privados.....	25
Gráfico # 2. Organigrama Actual de Autoridad Portuaria de Guayaquil.....	27
Gráfico # 3. Instalaciones Anteriores de APG (1977)	29
Gráfico # 4. Instalaciones de APG antes de la concesión (2007)	30
Gráfico # 5. Guayaquil y sus vías de accesos	32
Gráfico # 6. Instalaciones de APG.....	38
Gráfico # 7. Resumen de Naves Arribadas por Años	43
Gráfico # 8. Resumen Carga Movilizada por Muelles Privados y APG.....	44
Gráfico # 9. Carga Movilizada por Muelles Privados y APG	46
Gráfico # 10. TEUS movilizados por Muelles Privados y APG.....	47
Gráfico # 11. Resumen de Importaciones por Tipo de Carga.....	49
Gráfico # 12. Resumen de Exportaciones por Tipo de Carga.....	50
Gráfico # 13. Resumen de Importaciones y Exportaciones por Tipo de Carga.....	51
Gráfico # 14. Evolución de la Carga de Imp. y Exp. Por Años	51
Gráfico # 15. Evolución del Movimiento de TEUS por Años.....	54
Gráfico # 16. Resumen del proceso de concesión de APG.....	66
Gráfico # 17. Área de Concesión de APG	78
Gráfico # 18. Dragado Área de Influencia.....	82

Gráfico # 19.Terminal 1 de Contenedores Ampliado	90
Gráfico # 20.Nuevo Terminal 2 de Contenedores	91
Gráfico # 21.Aéreas de Nuevos Terminales	94
Gráfico # 22.Disposición de Terminales en Plan Maestro.....	96
Gráfico # 23.Importaciones y Exportaciones (Ton) por Años.....	109
Gráfico # 24.Evolución de Importaciones y Exportaciones (Ton) por Años.....	110
Gráfico # 25.Evolución de la Carga por Tipo (Ton) por Años	111
Gráfico # 26.Evolución de TEUS por Años	112
Gráfico # 27.Calado de Naves Arribadas por Años.....	114
Gráfico # 28.Eslora de Naves Arribadas por Años.....	114
Gráfico # 29.Naves Arribadas por Años (TRB)	115
Gráfico # 30.Naves Arribadas por Años (TPM).....	117
Gráfico # 31.Evolución Índices de Tiempos (Hrs) por Años	119
Gráfico # 32.Evolución Índice de Ocupación por Años	120
Gráfico # 33.Diagrama esquemático de inversiones de CONTECON	121
Gráfico # 34.Terminal de Frutas.....	122
Gráfico # 35.Avance de obras del Terminal de Frutas	123
Gráfico # 36.Muelles de Remolcadores y Terminal Turístico.....	124
Gráfico # 37.Muelles de Remolcadores y Terminal Turístico.....	124
Gráfico # 38.Subestación Eléctrica.....	125
Gráfico # 39.Actividades Reforzamiento Muelles 1B y Construcción Muelle 1C...	127
Gráfico # 40.Obras para Reforzamiento Muelles 1B y Construcción Muelle 1C	128

Gráfico # 41.Plano de Ubicación para Contenedores Refrigerados.....	129
Gráfico # 42.Instalaciones Contenedores Refrigerados	130
Gráfico # 43.Planos de Rehabilitación Patio “600”	131
Gráfico # 44.Rehabilitación Patio “600”, Antes y Después	132
Gráfico # 45.Rehabilitación de Calles de Circulación.....	132
Gráfico # 46.Obras de Señalización Vertical y Horizontal.....	133
Gráfico # 47.Cerramiento Integral del Área de Concesión.....	134
Gráfico # 48.Construcción Edificios Entidades de Control	135
Gráfico # 49.Equipos operando en el Puerto	137
Gráfico # 50.Equipos que llegan a finales de 2008.....	137
Gráfico # 51.Organigrama Funcional de APG.....	140

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla # I.	Muelles Privados en la ciudad de Guayaquil.....	23
Tabla # II.	Distancias en Km de Guayaquil a varias ciudades del país.....	33
Tabla # III.	Distancias de Guayaquil a varios puertos mundiales.....	34
Tabla # IV.	Edificaciones / Facilidades Portuarias de APG	39
Tabla # V.	Resumen de Naves Arribadas por Años	43
Tabla # VI.	Resumen Carga Movilizada por Muelles Privados y APG.....	44
Tabla # VII.	Resumen Carga Movilizada por Muelles Privados y APG.....	45
Tabla # VIII.	TEUS movilizados por Muelles Privados y APG.....	46
Tabla # IX.	Naves arribadas a APG por Años (Calado, Eslora, TRB y TPM).....	48
Tabla # X.	Importaciones (Ton) por Tipo de Carga y por Años	49
Tabla # XI.	Exportaciones (Ton) por Tipo de Carga y por Años	50
Tabla # XII.	Importaciones y Exportaciones (Ton) Tipo de Carga por Años.....	50
Tabla # XIII.	Evolución de la Carga de Imp. y Exp. (Ton) por Años	51
Tabla # XIV.	Principales Productos de Importación y Exportación en Ton.....	52
Tabla # XV.	Principales Países de Origen/Destino en Ton	53
Tabla # XVI.	Movimiento de TEUS y Contenedores por Años	54
Tabla # XVII.	Indicadores por Años	56
Tabla # XVIII.	Presupuestos de APG por Años.....	59
Tabla # XIX.	Oferentes Precalificados	70
Tabla # XX.	Inversiones Obligatorias	84

Tabla # XXI. Tarifas Máximas para Servicios Básicos	88
Tabla # XXII. Costos de Inversión Plan Maestro	97
Tabla # XXIII. Control de Inversiones de Contecon	104
Tabla # XXIV. Resumen de Importaciones y Exportaciones (Ton).....	109
Tabla # XXV. Resumen de Movimientos por Tipo de Carga (Ton).....	111
Tabla # XXVI. Movimientos de Contenedores y TEUS	112
Tabla # XXVII. Naves arribadas por Años (Calado, Eslora y TRB).....	113
Tabla # XXVIII. Naves arribadas por Años (TPM)	116
Tabla # XXIX. Indices Operativos	119
Tabla # XXX. Presupuestos de APG por Años.....	143

INTRODUCCIÓN

El Ecuador por sus condiciones geográficas, climáticas y regionales, entre otras, y considerando los aproximadamente 2.800 Km de línea costera, lo convierten en un país con un elevado potencial para el desarrollo portuario.

Bajo este contexto era menester planificar el desarrollo futuro de la transportación naviera; para el efecto y a través del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, como órgano rector de la política naviera y portuaria nacional, se aprobó en 1993 el “Plan de Acción para la Modernización del Sistema Portuario Nacional” en el que se determinó la necesidad de modernizar el Sistema Portuario con la finalidad de que sea eficiente y ofrezca condiciones de competitividad adecuadas tanto a nivel local como en el área del Pacífico Sur. Bajo esta normativa legal se dio inicio a los procesos de concesión de los puertos comerciales estatales, entre estos, el de la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

El retraso en la concesión se debió fundamentalmente a la inestabilidad de las máximas autoridades, de tal forma que por cada cambio de Presidente del Directorio y/o Gerente General se retrasaron los avances realizados por la anterior

administración, llegando inclusive a la contratación de nuevos estudios técnicos, financieros y económicos.

Es importante señalar que el Puerto de Guayaquil es el principal puerto comercial del Ecuador. Del resumen de estadísticas publicadas en la página WEB de la DIGMER (www.digmer.org), al 30 de Agosto de 2008 y correspondientes al año 2007, se publica que por el Puerto de Guayaquil en relación con otros 3 puertos estatales (Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas), se movilizó el 77% de las importaciones y el 63% de las exportaciones totales del país. Toda esta carga se movilizó a través de 1.348 buques que arribaron a Guayaquil, respecto de los 509 que llegaron a Puerto Bolívar, 235 a Manta y 257 a Esmeraldas en ese mismo año.

Considerando los datos estadísticos publicados por ésta institución respecto del año 2006, para el Puerto de Guayaquil en el movimiento de carga general, se registró un incremento del 9.39%, la carga containerizada experimentó un aumento del 0.45%, la carga sólida creció en un 80.05% y finalmente para la carga líquida hubo un descenso 16.87%; notándose que las exportaciones realizadas en carga general y containerizada crecieron con respecto al año 2006 en 7% y 3% respectivamente.

A través del tiempo, el Puerto de Guayaquil ha ido orientando sus operaciones principalmente al manejo de contenedores, por lo que analizando los TEUS movilizados durante el 2007 y comparándolos con los cuatro puertos del país, se movilizaron 682.212 unidades, de los cuales, el 87.60% corresponde al Puerto de Guayaquil con 597.622 TEUS, 6.60% a través del Puerto de Esmeraldas con 45.038

TEUS, 5.37% por Puerto Bolívar con 36.640 TEUS, y por Mante el 0.434% con 2.912 TEUS, lo que confirma que por el Puerto de Guayaquil se movilizan la mayor carga de importación y exportación.

El presente estudio, servirá para evaluar si la Concesionaria está cumpliendo los términos de la concesión y con los objetivos de la modernización portuaria, orientados al mejoramiento de los servicios portuarios, incremento de la eficiencia operacional, optimización de procesos administrativos y conservación de las áreas portuarias.

CAPITULO I. INFORMACIÓN GENERAL

1.1. Características Generales del Puerto

Santiago de Guayaquil es la capital de la provincia del Guayas, situada en el litoral ecuatoriano, en las riberas del río Guayas, con una altitud de 4 m sobre el nivel del mar, siendo el principal puerto marítimo y la capital económica del Ecuador.

Sus condiciones climáticas son estables, variando sus temperaturas entre los 23°C y 30°C. Tiene plenamente definidas dos estaciones climáticas: el verano (de Mayo a Diciembre), en donde el clima es seco, está influenciada directamente por la Corriente fría de Humboldt; y, el invierno (Enero a comienzos de Mayo), período lluvioso, que se incrementa con la presencia del Fenómeno del Niño.

La ciudad tiene una serie de atracciones turísticas, pudiendo mencionar entre otras al Barrio Las Peñas, el Malecón 2000, junto al río Guayas, el Malecón del Salado, La Catedral Metropolitana, el parque Seminario, sitio en donde las iguanas son su principal atracción, la Rotonda, el Reloj Público, el Museo Municipal, El Jardín Botánico con muestras abundantes de orquídeas y flora tropical, el Cementerio General que cuenta con hermosos monumentos de mármol italiano, la reserva

ecológica de Cerro Blanco, en donde se puede disfrutar de un verdadero encuentro con la naturaleza.

Guayaquil cuenta con una infraestructura capaz de satisfacer las necesidades más exigentes del mundo de los negocios, variedad de hoteles de primer orden, cobertura y servicios bancarios con tecnología de punta y servicios de atención al cliente personalizada, comunicaciones digitales y celulares, un aeropuerto que opera sin ningún tipo de restricción durante todo el año y, una red vial que enlaza la ciudad con las principales carreteras que llegan a las distintas regiones, poblados y ciudades del país.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) fue creada el 10 de abril de 1958, en el Gobierno del Doctor Camilo Ponce Enríquez, bajo la modalidad de Ley de Emergencia, considerando que era indispensable la construcción de un Puerto Nuevo cerca de la ciudad de Guayaquil para impulsar el desarrollo económico del Ecuador. Su construcción duró algunos años, siendo oficialmente inaugurado el 31 de Enero de 1963, con el arribo de la motonave “Ciudad de Guayaquil”.

APG fue constituida como una entidad Autónoma de Derecho con finalidad pública, personería jurídica, patrimonio y fondos propios y con plena capacidad para adquirir derechos y obligaciones.

Fue creada con el fin de manejar el planeamiento, la ejecución, las operaciones, los servicios y las facilidades en el Puerto de Guayaquil y de todas las obras portuarias

que se habían construido dentro de su jurisdicción. Para el cumplimiento de sus objetivos y para el ejercicio de sus atribuciones, la Autoridad Portuaria de Guayaquil tendría jurisdicción sobre la zona marítima y fluvial y sobre el área terrestre portuaria asignada.

Con el transcurso de los años y ante el rápido incremento de la carga de importación, así como de la modernización de los sistemas de transportación de la carga en contenedores, se construyó una nueva terminal. Entre los años 1977 y 1980, se ampliaron sus instalaciones, con muelles y equipos especializados para el movimientos de cargas sólidas, granel y líquidas. La nueva terminal de contenedores inició sus operaciones en 1980.

Producto del proceso de modernización, iniciado en 1996, la APG en este año otorga, en la modalidad de arrendamiento, a la empresa privada algunas de sus instalaciones; posteriormente concede autorizaciones para que algunos de los servicios portuarios, tales como las operaciones de carga y estiba en el puerto sean administrados por la empresa privada.

En 1999, la APG entrega a la empresa ANDIPUERTOS S.A., el terminal de Graneles y Multipropósito iniciando así la etapa de concesión de su infraestructura. Adicionalmente, existen una serie de terminales privados ubicados tanto en las proximidades de la APG, como en el Río Guayas, que movilizan principalmente cargas al granel y de banano, éste último en contenedores. Estos muelles están bajo la jurisdicción de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, sin embargo su construcción,

administración, mantenimiento y operación son de competencia de empresas privadas, todo ello bajo las regulaciones actualmente vigentes y que se relacionan con las Concesiones de Playas y Bahías (Ver Tabla # I).

Tabla # I. Muelles Privados en la ciudad de Guayaquil

MUELLES	CARGA AUTORIZADA
Bananapuerto	Contenedores convencionales y refrigerados, carga peligrosa, hierro y vehículos
Ecuafuel	Gasolina de aviación
Ecuagran	Carga y descarga graneles sólidos, embarque carga general en sacos
Emolsa	Asfalto, aceites agrícolas y diesel
Fertigran	Contenedores, carga general (pescado congelados, banano, sacos, madera, fardos pale tizados, rollos de alambre y acero), graneles sólidos y líquidos, carga peligrosa
Fertisa	Carga general, contenedores, graneles sólidos (fertilizantes, granos, chatarra, arcilla, carbón, yeso y clinker), graneles líquidos (aceite agrícola) Carga general, contenedores,
Industrial Molinera	Carga de banano y otras frutas tropicales. Descarga de bobinas de papel, fertilizantes, urea y resina plástica
La Favorita	Grasa, cebo, soda caústica, aceite de soya, dodecibenceno
Lubriansa (ex Macasa)	Recepción de aceite base lubricante
Molinos del Ecuador	Graneles sólidos y líquidos
Nirsa	Pescado congelado
Puerto Hondo	Sal, yeso, clinker, carbón
Salica	Productos relacionados con actividad pesquera
Santorisa (ex Cangel)	Aceite base lubricante
Vopak Ecuador (ex Sipresa)	Carga y descarga de graneles sólidos, líquidos e hidrocarburos

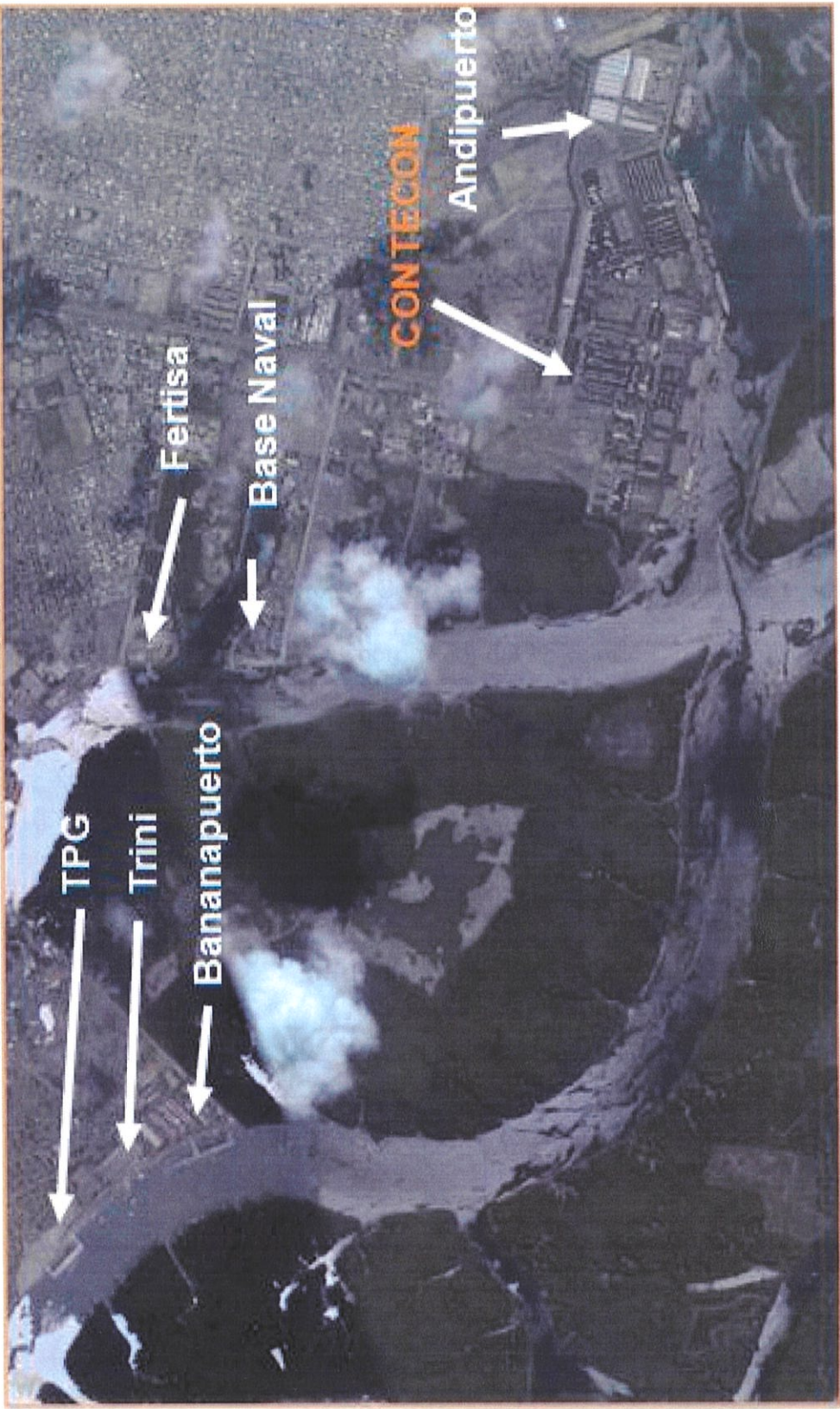
MUELLES	CARGA AUTORIZADA
Termo Guayas Generation	Combustible para generadores eléctricos, opera con 5 barcazas
Timsa	Graneles sólidos limpios y sucios, cargas químicas, derivados de hidrocarburos, contenedores convencionales y carga general
Trinipuerto	Fertilizantes y azúcar, graneles sólidos y líquidos

Fuente: DIGMER

Elaborado por autores (Sep/2008)

En el Gráfico # 1., se muestran el canal de acceso, el estuario del Río Guayas y la localización de la Ciudad de Guayaquil y ubicación de Puertos Privados que operan en la ciudad de Guayaquil.

Gráfico # 1. Canal de Acceso, Guayaquil, Puertos Privados



Fuente: Conatecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

En la actualidad la estructura organizacional de la APG está compuesta por el Directorio, Gerencia General, 7 Unidades de Apoyo, 4 Departamentos, 8 Unidades de Coordinación, 5 Divisiones y 10 Secciones (Ver Gráfico # 2).

El Presidente del Directorio es el Sr. César Palacios Gando y el Gerente General es el Alm. Tomás Leroux M.

El Directorio está conformado por el Capitán del Puerto y los representantes del: Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Industrias y Competitividad, Cámara de Agricultura de la II Zona, Cámara de Comercio de Guayaquil, Gerente General (Secretario del Directorio), Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica y el Coordinador del Directorio.

1.1.1. Ubicación Geográfica

El Puerto Marítimo de Autoridad Portuaria de Guayaquil se encuentra localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, el Estero Salado, a 10 Km al sur del centro comercial de Guayaquil, y sus límites son: Norte: Calle Cacique Tomalá, Sur: Estero Cobina, Este: Industria Cartonera Ecuatoriana, Oeste: Estero del Muerto

La navegación de acceso al puerto se hace por el canal del Morro, paralelo a la costa de Data. Desde la boya de mar hasta el puerto, el canal de acceso tiene una extensión de 50 millas náuticas, 122 metros de ancho y una profundidad mínima de 9.75 metros de promedio. Al pie de los muelles la profundidad mínima es de 10 metros y el ancho del canal es de 230 metros.

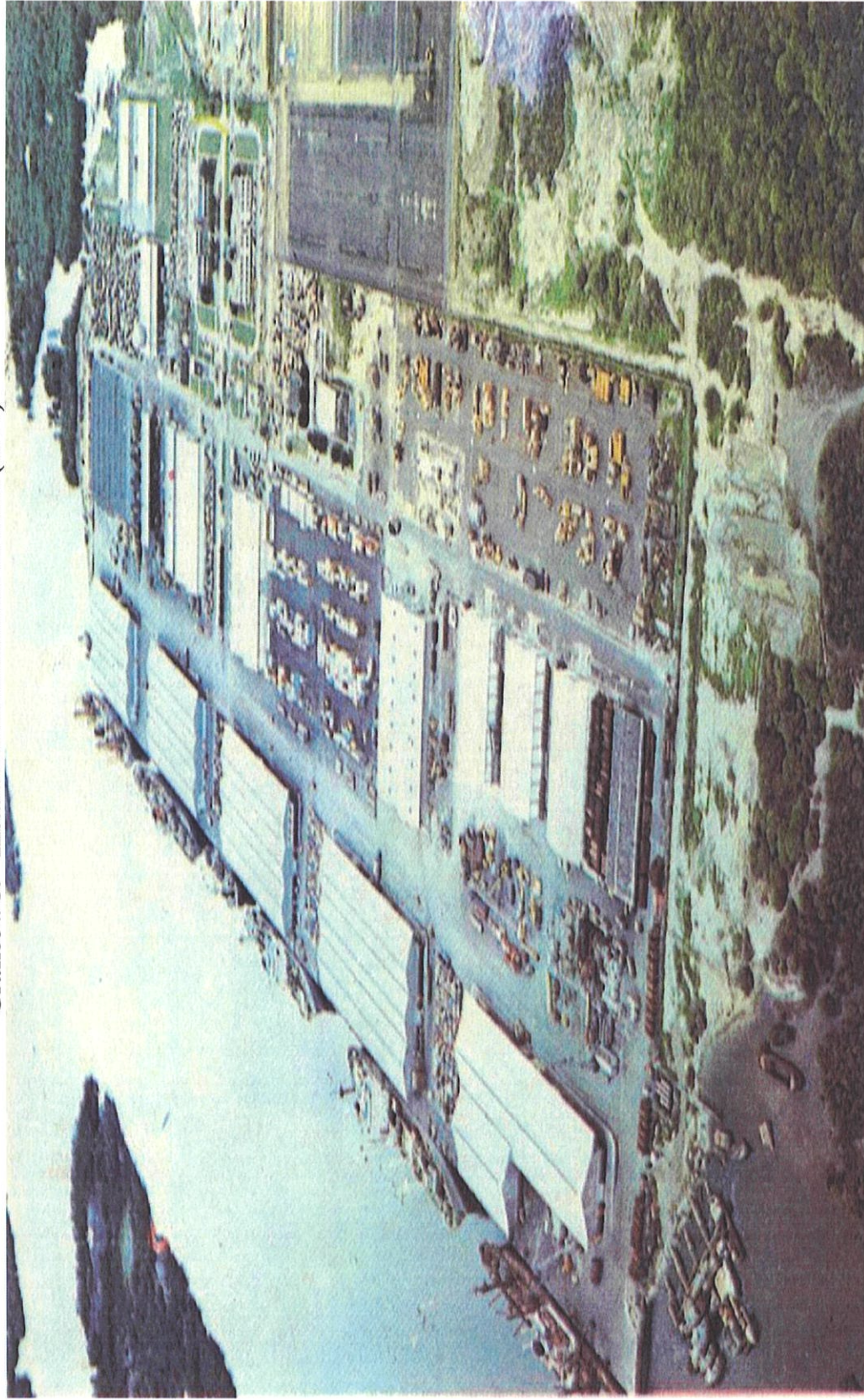
El puerto de Guayaquil se encuentra localizado en las coordenadas siguientes:

- Latitud: 02° 16' 51" S
- Longitud: 79° 54' 49" W

Para la comunicación con el río Guayas, se construyó una esclusa en el estero Cobina, que adicionalmente sirve para controlar la diferencia de nivel existente entre el estero Salado y el río Guayas (0.65) metros. Es usada principalmente por embarcaciones menores, con el fin de facilitar el transporte de carga que llega o sale del puerto.

En los Gráficos # 3 y 4 se muestra la implantación general de las instalaciones de APG.

Gráfico # 3. Instalaciones Anteriores de APG (1977)



Fuente: www1.puertodeguayaquil.com// (Sep/2008)

Gráfico # 4. Instalaciones de APG antes de la concesión (2007)



Fuente: www1.puertodeguayaquil.com// (Sep/2008)

El puerto está comunicado con la ciudad de Guayaquil a través de la Avenida 25 de Julio, vía de doce carriles la cual se conecta con la vía Perimetral, que bordea la ciudad y que dispone de seis carriles que permiten el tránsito pesado hacia las distintas zonas de la ciudad y demás provincias del país.

La vía Perimetral (Ver Gráfico # 5) se, conecta en menos de 30 minutos, con seis carreteras, que desde Guayaquil parten al resto del país y forman parte de la red vial nacional, alcanzando la frontera Norte con Colombia en aproximadamente 14 horas, mientras que a la frontera Sur con Perú se arriba en alrededor de 5 horas.

Guayaquil está dotado de un aeropuerto internacional a solo 15 minutos del centro de la ciudad, conectándolo a las principales rutas aéreas del continente y del mundo. Actualmente está adjudicado a un consorcio internacional y dispone de una nueva terminal aérea que está a la altura de las mejores del mundo.

Por ser el puerto de Guayaquil el más importante del país, su zona de influencia en el Ecuador está relacionada con los movimientos de mercaderías y productos de las todas las provincias. Si bien es cierto que existen los puertos de Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar, también es cierto que por la infraestructura instalada en el puerto de Guayaquil, los usuarios de sus servicios utilizan sus instalaciones de manera preferente.

Tabla # III. Distancias de Guayaquil a varias puertos mundiales

PAIS	PUERTO	DISTANCIA (Millas Náuticas)
Argentina	Buenos Aires	4,981
Brasil	Rio de Janeiro	4,810
	Santos	4,958
Chile	San Antonio	1,992
	Valparaíso	1,959
Colombia	Buenaventura	424
	Cartagena	958
Estados Unidos	Houston	2,303
	Los Ángeles	3,256
	Miami	1,694
	New York	2,872
	San Francisco	3,683
México	Manzanillo	2,096
Panamá	Balboa	669
	Colon	728
Perú	Callao	669
Uruguay	Montevideo	4,954
China	Hong Kong	10,242
	Keelung	9,817
	Shangai	9,894
Japón	Kaohsiung	9,882
	Kobe	9,130
	Tokio	8,873
	Yokohama	8,882
Singapur	Singapur	10,781
Alemania	Hamburgo	5,906
España	Barcelona	5,646
	Bilbao	5,256
	Valencia	5,459
	Le Havre	5,417
Holanda	Amsterdam	5,595
	Rotterdam	5,561

Fuente: Elaborado por autores (Sep/2008)

1.1.2. Características físicas del puerto

El Puerto Marítimo de Guayaquil tiene una infraestructura moderna que le permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada; siendo sus principales características las siguientes:

- **Carga General:**

- Número de atracaderos: 5 muelles
- Longitud total: 925 m
- Ancho del delantal del muelle: 30 m
- Bodegas de primera línea: 4
- Bodegas de segunda línea: 20
- Bodegas de carga peligrosa: 4
- Área de bodegas cubiertas: 58.458 m²

- **Terminal de Contenedores:**

- Número de atracaderos: 3 muelles
- Longitud total: 555 m
- Ancho del delantal del muelle: 30 m
- Módulo de almacenamiento de contenedores: 4 para 7.500 TEUS
- Bodegas para consolidación y des consolidación de mercaderías: 3 de 7.200 m² c/u
- Grúa de pórtico de 40 toneladas: 1 grúa
- Terminales de contenedores: 2

- Transportadores de contenedores: 2
- Área de consolidación de contenedores: 14.400 m²

- **Terminal de Carga General:**

- Número de atracaderos: 1 muelle
- Longitud total: 155 m
- Ancho del delantal del muelle: 15 m
- Bodega de almacenamiento: 1 (30.000 Ton)
- Número de silos: 3 de 6.000 Ton c/u
- Sistema neumático para carga y descarga de gránulos: 1

- **Carga líquida Granel Melaza:**

- Área de almacenaje: 4278 m²
- Capacidad de almacenaje: 30.000 Ton
- Tanques metálicos de melaza: 3 de 3.200 Ton c/u

- **Aceites Vegetales:**

- Capacidad de almacenaje: 240 Ton

- **Muelle Flotante para Embarcaciones Menores:**

- Número de Atracaderos: 1
- Longitud total: 46 m
- Ancho del delantal del muelle: 3 m

- **Áreas concedidas a ANDIPUERTO S.A.**

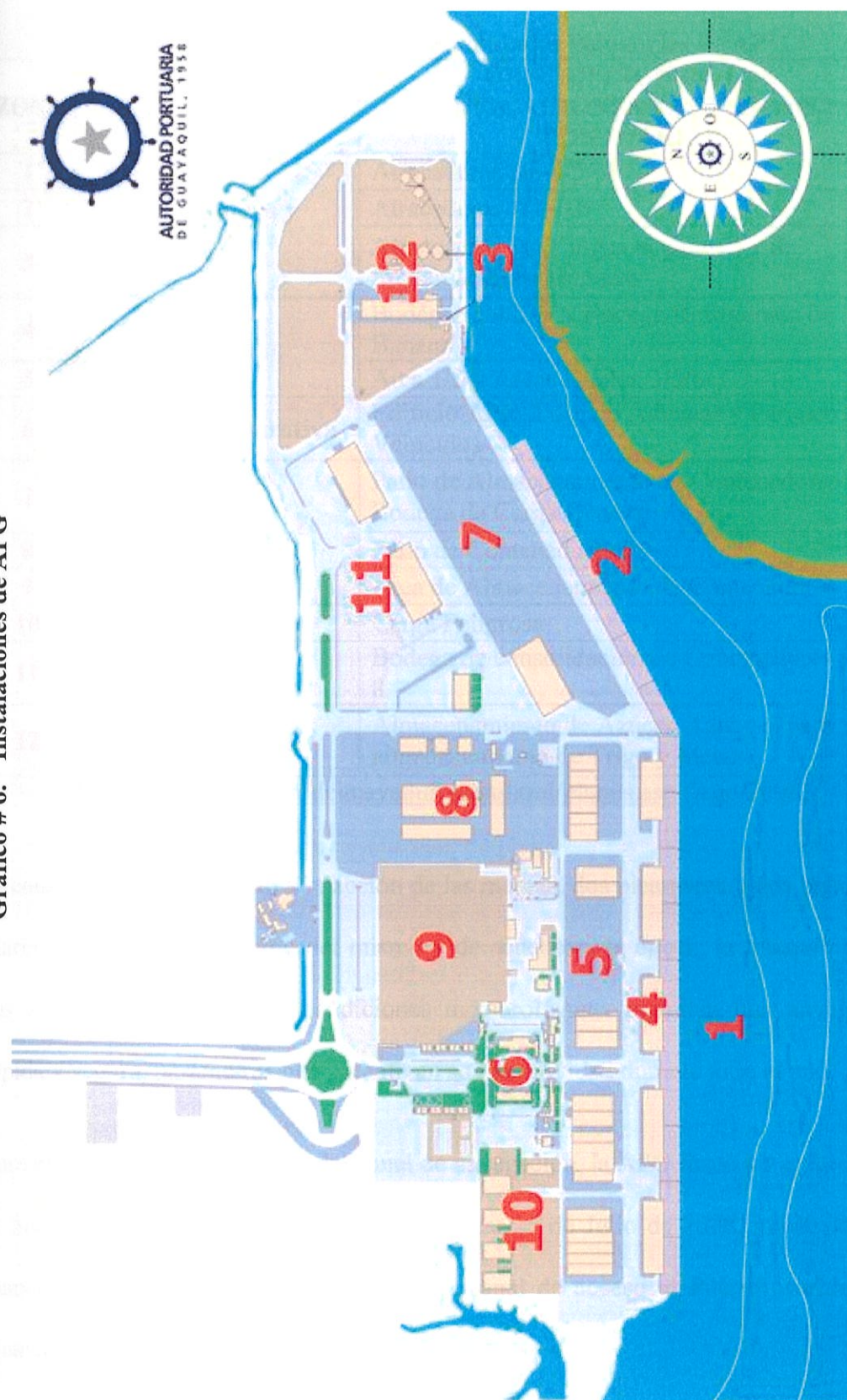
- 185.000 m². en la zona de la ampliación.
- 3 silos para almacenamiento de trigo con capacidad de 20.000 Ton
- 3 tanques para almacenaje de gránulos líquidos (melaza con capacidad de 4.000 m³. c/u).
- 1 tanque para almacenamiento de aceite vegetal con capacidad de 240 m³
- 1 bodega de almacenamiento de azúcar con capacidad de 30.000 Ton

En el Gráfico # 6 se representan de manera general las instalaciones del Puerto Marítimo de Guayaquil, así como en la Tabla # IV se describen las áreas asociadas a las facilidades portuarias.

El acceso al Terminal Marítimo de Guayaquil desde el mar se lo realiza a través de un brazo natural, localizado al noreste de la isla Puná, denominándolo inicialmente como “Canal del Morro” para posteriormente conocerlo como “Estero Salado” en las proximidades de Guayaquil. El canal de acceso tiene las siguientes características:

- **Longitud:** 51 millas náuticas, divididas entre el canal exterior de ambiente marino de 10,8 millas náuticas y un canal interior con influencia estuariana de 40,2 millas náuticas
- **Ancho:** 122 m
- **Profundidad:** 10,5 m
- **Amplitud promedio de la marea a la entrada:** 1,80 m
- **Amplitud promedio de la marea al pie del muelle:** 3,80 m

Gráfico # 6. Instalaciones de APG



Fuente: www1.puertodeguayaquil.com/html/planos.asp (Ago-2008)

Tabla # IV. Edificaciones / Facilidades Portuarias de APG

ZONA	DESCRIPCION DE LAS ZONAS	DESCRIPCION DE LAS EDIFICACIONES/FACILIDADES PORTUARIAS
1	Atracaderos y Muelles	Atracaderos 2/3/4/5/6
2		Atracaderos 1/1a/1b
3		Atracaderos 1d (Cargas al Granel) y de Embarcaciones Menores
4	Bodegas	Bodegas 3/4/5/6/ y Bodega Refrigerada de Banano
5		Area 1/2 y Areas Duplex 3/5/6
6	Area Administrativa	Edificio APG, Edificio Aduanas y Parqueo de Vehículos
7	Contenedores	Patio de Almacenamiento de Contenedores y Bodega de Carga General
8		Patio de Contenedores 9
9		Área de Almacenamiento de Contenedores
10	Bodegas	Carga Peligrosa
11	Contenedores	Bodega de consolidación de Contenedores 7 y 8
12	Bodegas	Almacenamiento de Azúcar, Tanques para almacenamiento de Trigo y Melaza

Fuente: www1.puertodeguayaquil.com/html/planos.asp (Ago/2008)

El canal se encuentra sujeto a la acción de las mareas, dos pleamares y dos bajamares diarias, que varían a lo largo del mismo y de acuerdo a la época; la tranquilidad de sus aguas y sus excelentes condiciones meteorológicas permiten una navegación rápida y segura, parámetros que garantizan su operatividad durante todo el año.

Para efectos de mantenimiento del canal de navegación, la APG firmó un acuerdo con el Servicio de Dragas de la Armada el viernes, 25 de Julio de 2008, iniciándose de manera oficial los trabajos de dragado del canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil.

De la publicación de El Universo del martes, 29 de Julio de 2008, en la draga laboran once personas en dos turnos durante 24 horas, orientando inicialmente los trabajos de dragado al sector comprendido entre la boya 37 y 66, trayecto aproximadamente de 22 Km de longitud, esperándose extraer durante el primer año, 1,3 millones de m³ de sedimentación. Según fuentes del Servicio de Dragas de la Armada, el material extraído será depositado al oeste de la isla Puná, en el mismo sector donde se depositaron los sedimentos por los trabajos realizados en el 2003.

De ésta misma fuente, la draga es tipo tolva y podrá dragar hasta 25 m de profundidad, habilitándola para efectuar estos trabajos en todo litoral y con proyección internacional.

Para garantizar las Ayudas a la Navegación, cuenta con todo un sistema y equipos de control (Enfiladas, Balizas y Faros), ubicados estratégicamente a lo largo del canal, así como en las riberas y costas adyacentes, facilitando de esta manera la navegación de las embarcaciones; el control operacional de los mismos está a cargo del Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR).

1.1.3. Servicios y Operaciones Portuarias

Las Operaciones a Buques es realizado a través de empresas privadas, entre otras a Ecuaestibas, Japina, Semaport; empresas que se encuentran bajo el control de las autoridades del puerto y de la Dirección General de la Marina Mercante (DIGMER). Estos servicios están orientados a la conducción de los buques desde el Golfo de Guayaquil hasta los muelles de APG. La estación de embarque y desembarque de los

prácticos se encuentra localizada en Data y su ubicación geográfica es: Latitud: 2° 33' S y Longitud: 79° 53' W, siendo la distancia existente entre la estación de pilotos en Data y el Puerto Marítimo de Guayaquil de 50 millas náuticas.

Los servicios de Operaciones de Carga, han sido delegados al sector privado, servicios que son prestados por Operadores Portuarios de Carga (Reyestiba, Transagent, etc.), que han sido autorizados mediante por contrato por la Autoridad Portuaria y matriculados en la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.

Las Empresas de Servicios Complementarios, para labores de tarja, inspecciones a la carga, ajustes de siniestros, provisión de aceites, lubricantes y combustibles, desalojo de residuos de sentina y basura, entre otras actividades, son desarrollados por empresas privadas, debidamente registradas en la DIMERC y con contratos establecidos con APG o concesionario. Entre estas empresas podemos citar a: Parfi, Vargas y Asociados, Shell, Ajusco, Vitafull, etc.

Para las comunicaciones, se utiliza la frecuencia VHF usando los canales 12, 14 y 16, todo ello de acuerdo a las normas internacionales.

La Seguridad y Vigilancia está contratada con Empresas Privadas quienes se encargan de guardar las instalaciones y mercaderías depositadas dentro del recinto portuario, siendo administrada actualmente por el concesionario del puerto.

Al ingreso del recinto portuario y para facilidad del usuario, están instaladas Agencias de Bancos Privados.

En resumen, de acuerdo a publicación en página WEB de APG (Sep/2008), para ofrecer los Servicios y Operaciones portuarias cuenta con un directorio de servicios conformado por empresas y/o personas, tales como: Agentes Afianzados de Aduanas (288), Importadores (287), Exportadores (223), Operadores Portuarios de Carga (95) y de Buques (10), Ingenieros Civiles (9), Permisionarios (8), Técnicos para Practicaje (2), Transportistas (89), Empresas Consolidadoras (59), Compañías (1), Concesionarias (2), Entidades Públicas (7), Empresas de Servicios Complementarios (51), Verificadoras (3) y Agencias Navieras (47); información publicada por APG en su página WEB.

1.2. Movimiento de la carga y embarcaciones antes de la concesión

En la presente sección se ha considerado el análisis de los datos estadísticos existentes para un período de cinco años (2003 a 2007), incluyendo de manera informativa la carga que es movilizada por los muelles privados existentes en el puerto de Guayaquil. La información ha sido proporcionada por la Unidad de Gestión de APG y por consultas a la página WEB de la DIMERC (www.dimerc.org).

Para el caso de los muelles privados, no existe información detallada del movimiento de importación o exportación para: origen y/o destino de las naves, países de origen/destino de los productos, carga de importación o exportación y principales productos que se han movilizado, publicándose eso sí, información relacionada con

las naves arribadas y los diferentes tipos de cargas que se han movilizado; para el caso de APG, existe toda la información citada anteriormente.

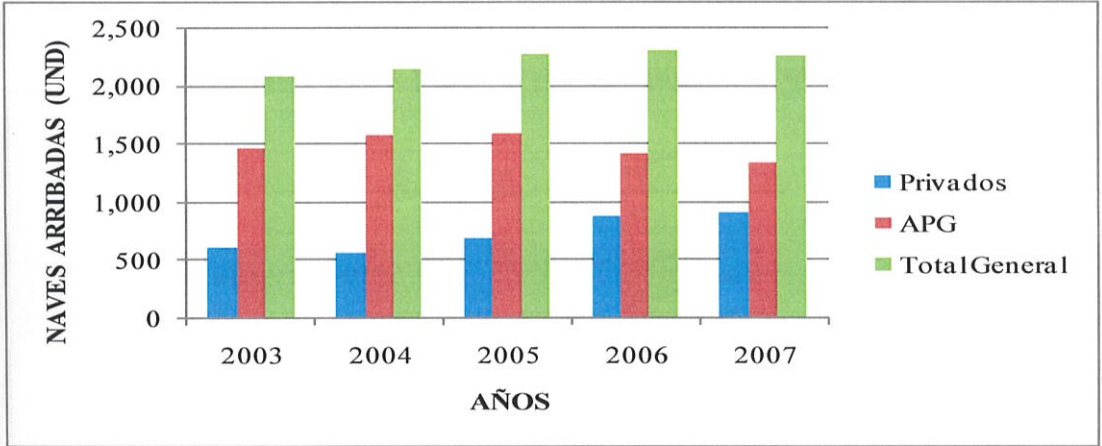
En la Tabla # V y Gráfico # 7, se describe la cantidad de naves arribadas tanto a los muelles de APG como privados, pudiendo observar que existe una tendencia anual a disminuir los arribos de APG, estimamos que dicha tendencia pudo ser consecuencia del proceso de concesión de los terminales de contenedores y multipropósito (TCM), que no ofrecía información sobre posibles cambios operativos.

Tabla # V. Resumen de Naves Arribadas por Años

MUELLES	NAVES ARRIBADAS				
	2003	2004	2005	2006	2007
Privados	623	566	692	880	922
APG	1,472	1,589	1,591	1,423	1,348
Total General	2,095	2,155	2,283	2,303	2,270
Naves arribas por APG	70%	74%	70%	62%	59%

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Gráfico # 7. Resumen de Naves Arribadas por Años



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

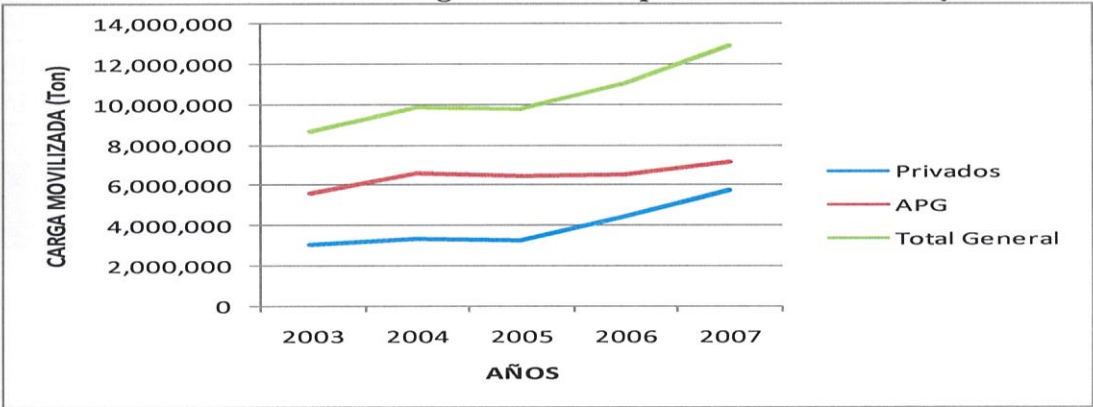
En la Tabla # VI se representan la carga total movilizada (toneladas) por los muelles privados y por los de APG del 2003 al 2007. Se puede observar que por los muelles de APG se movilizó el 65% de la carga total en el 2003; para el 2005 y 2005 hubo un incremento del 1% en la carga movilizada, disminuyendo para el 2006 y 2007 en el 7 y 8% respectivamente. En el 2007 se movilizó el 55%, existiendo un decremento en el volumen manejado; estimando que el mismo pudo ser debido al proceso de concesión en el que estaba inmersa APG. Esta misma información es presentada en diagrama de barras en el Gráfico # 8.

Tabla # VI. Resumen Carga Movilizada por Muelles Privados y APG

MUELLES	CARGA TOTAL MOVILIZADA (Ton)				
	2003	2004	2005	2006	2007
Privados	3,071,834	3,321,705	3,313,592	4,481,049	5,787,122
APG	5,585,509	6,549,137	6,434,296	6,541,356	7,145,277
Total General	8,657,343	9,870,842	9,747,888	11,022,405	12,932,399
Carga Movilizada por APG	65%	66%	66%	59%	55%

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Gráfico # 8. Resumen Carga Movilizada por Muelles Privados y APG



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Del Resumen de Carga Movilizada (por Tipo de Carga), tanto por los Muelles Privados como por APG, notamos que por APG se movilizaron preferentemente carga general y en contenedores; mientras que por los Muelles privados, se movilizó en mayores cantidades los graneles sólidos y líquidos.

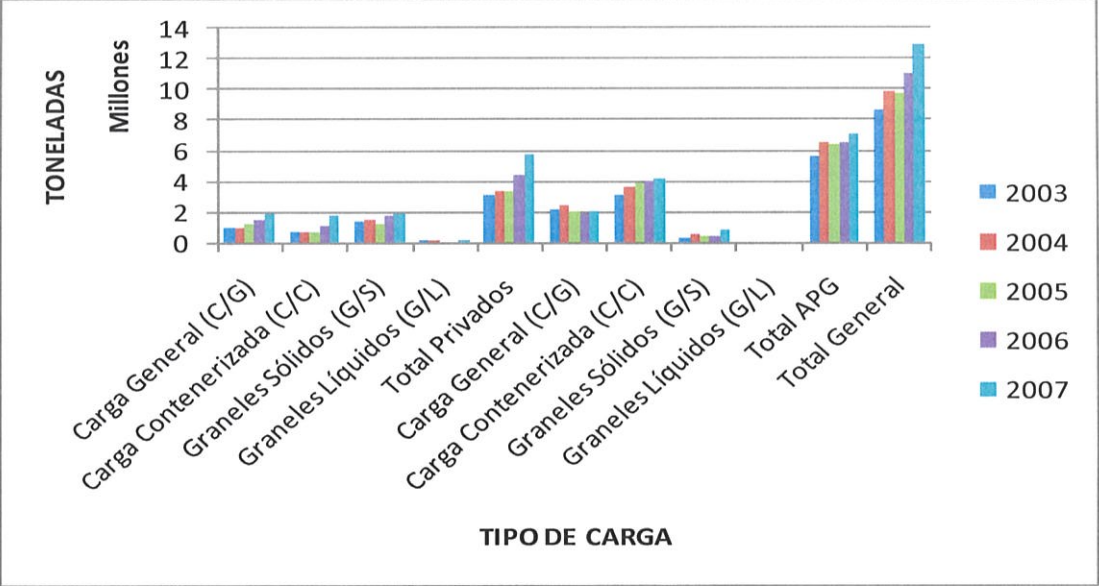
En la Tabla # VII se detalla el tipo de carga movilizada en toneladas por años. En el Gráfico # 9, en diagrama de barras, se representan la movilización de carga por tipo efectuada por los Muelles Privados, así como por los de APG.

Tabla # VII. Resumen Carga Movilizada por Muelles Privados y APG

MUELLES	CARGA TOTAL MOVILIZADA (Ton)				
	2003	2004	2005	2006	2007
Carga General (C/G)	944,689	1,012,298	1,243,557	1,522,419	1,922,910
Carga Contenerizada (C/C)	643,078	743,809	781,122	1,142,323	1,721,549
Graneles Sólidos (G/S)	1,352,617	1,465,068	1,223,616	1,734,800	1,965,689
Graneles Líquidos (G/L)	131,450	100,530	65,297	81,507	176,974
Total Privados	3,071,834	3,321,705	3,313,592	4,481,049	5,787,122
Carga General (C/G)	2,205,890	2,410,124	2,009,608	1,917,015	2,066,802
Carga Contenerizada (C/C)	3,104,093	3,602,552	3,910,326	4,079,191	4,143,337
Graneles Sólidos (G/S)	240,517	506,311	460,277	497,251	895,320
Graneles Líquidos (G/L)	35,009	30,150	54,085	47,899	39,818
Total APG	5,585,509	6,549,137	6,434,296	6,541,356	7,145,277
Total General	8,657,343	9,870,842	9,747,888	11,022,405	12,932,399
APG C/G	70%	70%	62%	56%	52%
APG C/C	83%	83%	83%	78%	71%
APG G/S	15%	26%	27%	22%	31%
APG G/L	21%	23%	45%	37%	18%
Carga Movilizada por APG	65%	66%	66%	59%	55%

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Gráfico # 9. Carga Movilizada por Muelles Privados y APG



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

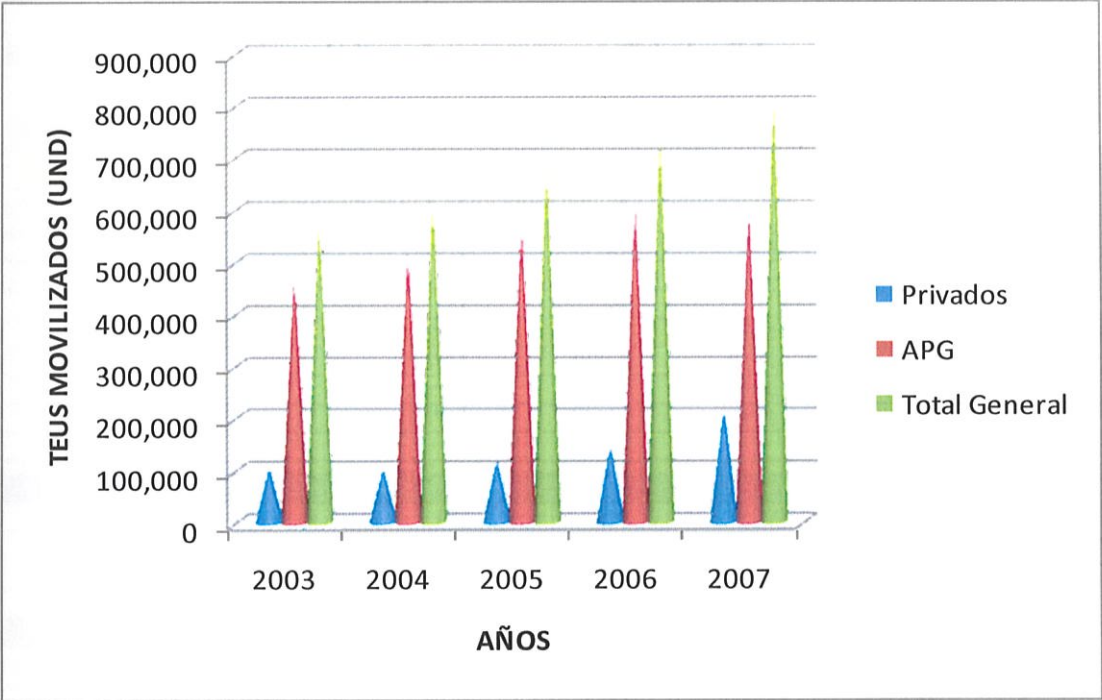
En el 2003, de la cantidad total de TEUS movilizados, APG manipuló el 82%, incrementando estas unidades al 84% en el 2004 y con un ligero decrecimiento al 85% en el 2005; para el 2006 y 2007 se mantiene esta tendencia en el 81 y 74% respectivamente. En la Tabla # VIII y Figura # 10 se detallan los TEUS movilizados tanto a nivel de Muelles Privados como por los de APG y el Total General de TEUS movilizados del 2003 al 2007.

Tabla # VIII. TEUS movilizados por Muelles Privados y APG

MUELLES	TEUS MOVILIZADOS (UNIDADES)				
	2003	2004	2005	2006	2007
Privados	101,861	99,908	115,638	142,437	212,108
APG	468,599	516,557	567,608	603,693	597,622
Total General	570,460	616,465	683,246	746,130	809,730
TEUS Movilizados por APG	82%	84%	83%	81%	74%

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Gráfico # 10. TEUS movilizados por Muelles Privados y APG



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

De los datos procesados en la Tabla # XIX se puede observar, para el 2003 el 54% de las naves arribadas correspondían a aquellas cuyo calado era menor o igual 8.2 m; a partir del 2004, y como producto de las obras de dragado realizadas en el canal de acceso durante el año anterior, se nota que el porcentaje de las naves arribadas con calados comprendidos entre 9.01 m y 9.76 m se incrementa significativamente, manteniéndose esta tendencia hasta el 2006. Para el 2007, decrece el arribo de estas naves y se incrementa ligeramente las que tienen calados comprendidos entre 8,21 m y 9 m., considerando que fue producto de la disminución de la profundidad del canal de acceso por el acumulamiento de sedimentos; actualmente se están realizando obras de dragado a través de la Dirección de Dragado de la Armada del Ecuador. A

continuación se resumen las naves ingresadas a los terminales de la APG con las diferentes características de las mismas, esto es: Calado, Eslora, TRB y TPM.

Tabla # IX. Naves arribadas a APG por Años (Calado, Eslora, TRB y TPM)

CALADO (m)	AÑOS				
	2003	2004	2005	2006	2007
< 8.2	790	762	831	663	644
8.21 - 9	297	312	274	285	280
9.01 - 9.76	384	513	486	475	424
>9.77	1	2			
TOTAL NAVES	1,472	1,589	1,591	1,423	1,348
< 8.2	54%	48%	52%	47%	48%
8.21 - 9	20%	20%	17%	20%	21%
9.01 - 9.76	26%	32%	31%	33%	31%
>9.77					
ESLORA (m)	2003	2004	2005	2006	2007
< 100	18	21	27	24	32
100.01 - 150	409	525	514	372	400
150.01 - 180	539	609	579	562	501
> 180	506	434	471	465	415
TOTAL NAVES	1,472	1,589	1,591	1,423	1,348
TRB (t)	2003	2004	2005	2006	2007
< 6,000	102	128	113	135	105
6,001 - 12,000	552	594	608	428	496
> 12,001	818	867	870	860	747
TOTAL NAVES	1,472	1,589	1,591	1,423	1,348
TPM (t)	2003	2004	2005	2006	2007
< 499	2	382	18	14	18
500 - 999			2	1	1
1,000 - 1,999	1	3	3	6	8
2,000 - 2,999	11	1	4	5	6
3,000 - 3,999	7	17	15	16	16
4,000 - 4,999	28	4	11	50	10
5,000 - 5,999	53	61	56	49	53
6,000 - 6,999	21	26	30	30	35
7,000 - 7,999	89	12	21	15	26
8,000 - 8,999	40	52	52	52	47
9,000 - 9,999	126	59	85	89	127
10,000 - 19,999	612	500	648	467	426
20,000 - 29,999	408	197	326	283	226
30,000 - 39,000	63	243	277	287	308
40,000 - 49,999	3	24	43	57	38
50,000 - 74,999	8			1	3
80,000 - 99,999					
100,000 - 149,999					
150,000 - 199,999					
200,000 - 249,999					
250,000 - 299,999					
>300,000		8		1	
TOTAL NAVES	1,472	1,589	1,591	1,423	1,348

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

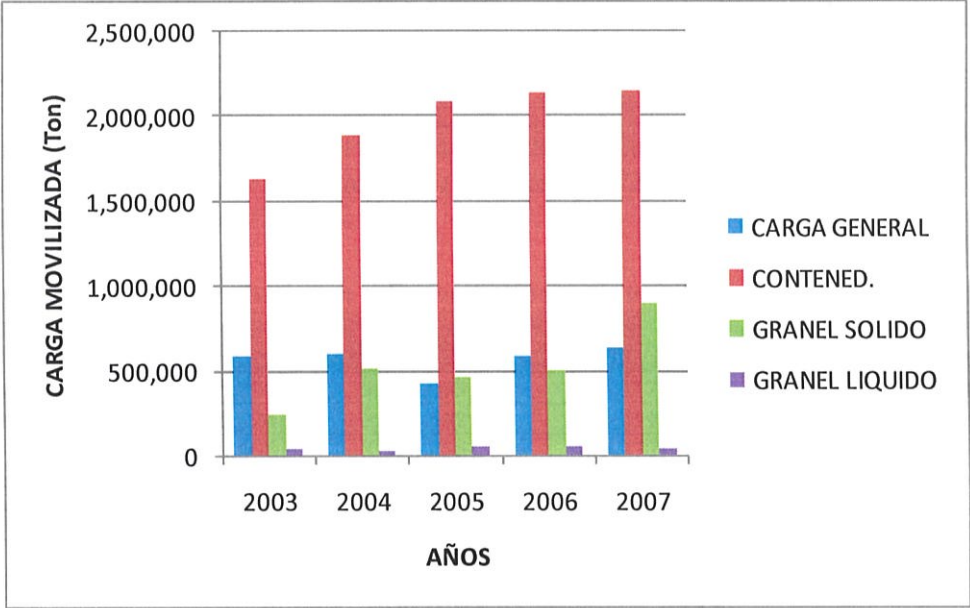
En las Tablas # X, XI y XII se detallan los movimientos en toneladas de importación, exportación y total (importación más exportación) por tipo de carga movilizada a través de los años, notándose que la carga contenerizada tiene un incremento consistente sobre los demás tipos de cargas. Así mismo, esta información es representada en los Gráficos # 11, 12 y 13.

Tabla # X. Importaciones (Ton) por Tipo de Carga y por Años

AÑOS	CARGA GENERAL	CONTENED.	GRANEL SOLIDO	GRANEL LIQUIDO	TOTAL ANUAL
2003	582,933	1,624,467	240,517	35,009	2,482,926
2004	596,770	1,885,403	506,311	26,646	3,015,130
2005	428,211	2,085,796	460,277	49,095	3,023,379
2006	583,101	2,144,636	497,251	47,899	3,272,887
2007	637,830	2,154,233	895,320	39,818	3,727,201
PROMEDIO ANUAL	565,769	1,978,907	519,935	39,693	3,104,305

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Gráfico # 11. Resumen de Importaciones por Tipo de Carga



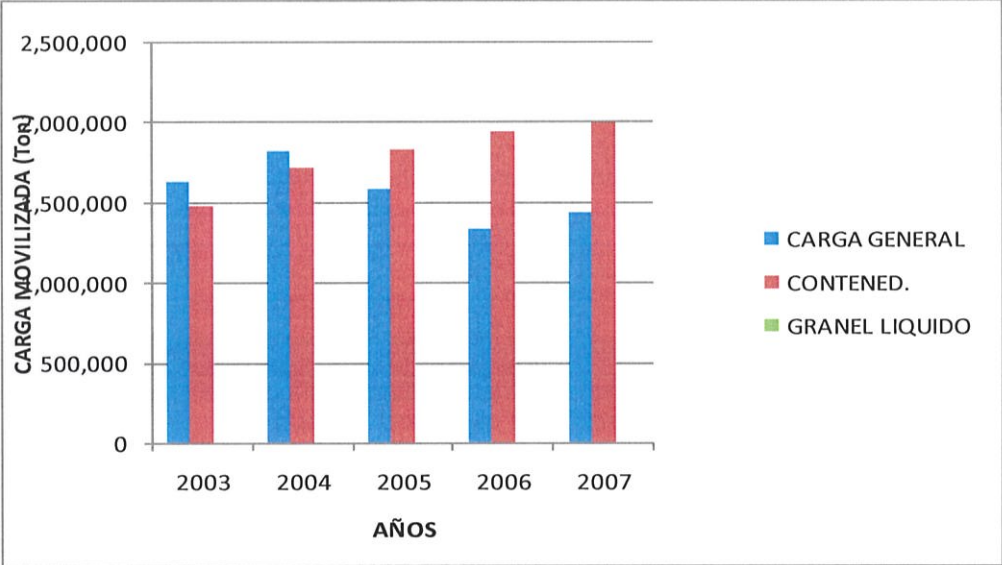
Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Tabla # XI. Exportaciones (Ton) por Tipo de Carga y por Años

AÑOS	CARGA GENERAL	CONTENED.	GRANEL LIQUIDO	TOTAL ANUAL
2003	1,622,957	1,479,626		3,102,583
2004	1,813,354	1,717,149	3,504	3,534,007
2005	1,581,397	1,824,530	4,990	3,410,917
2006	1,333,914	1,934,555		3,268,469
2007	1,428,972	1,989,104		3,418,076
PROMEDIO ANUAL	1,556,119	1,788,993	1,699	3,346,810

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Gráfico # 12. Resumen de Exportaciones por Tipo de Carga



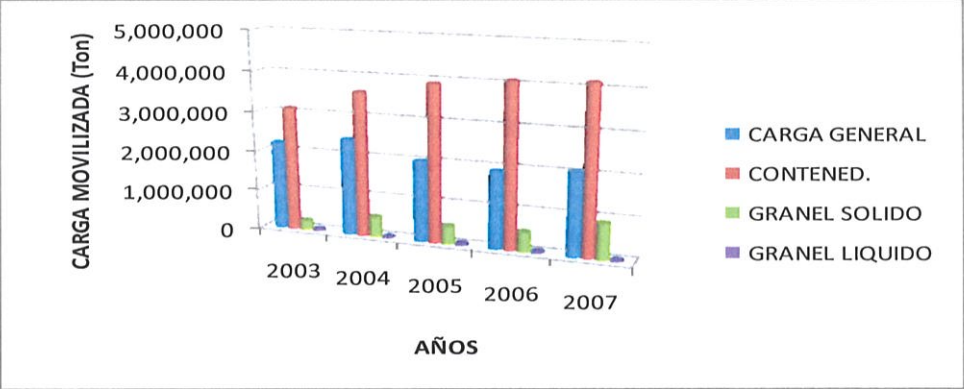
Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Tabla # XII. Importaciones y Exportaciones (Ton) Tipo de Carga por Años

AÑOS	CARGA GENERAL	CONTENED.	GRANEL SOLIDO	GRANEL LIQUIDO	TOTAL ANUAL
2003	2,205,890	3,104,093	240,517	35,009	5,585,509
2004	2,410,124	3,602,552	506,311	30,150	6,549,137
2005	2,009,608	3,910,326	460,277	54,085	6,434,296
2006	1,917,015	4,079,191	497,251	47,899	6,541,356
2007	2,066,802	4,143,337	895,320	39,818	7,145,277
PROMEDIO ANUAL	2,121,888	3,767,900	519,935	41,392	6,451,115

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Gráfico # 13. Resumen de Importaciones y Exportaciones por Tipo de Carga



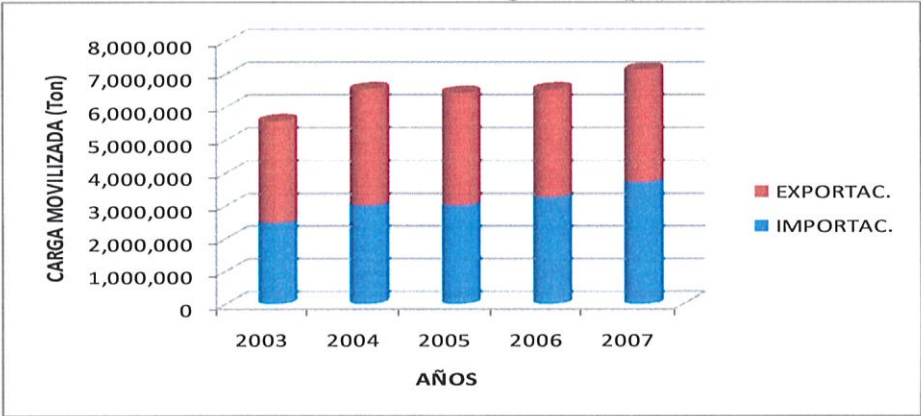
Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Tabla # XIII. Evolución de la Carga de Imp. y Exp. (Ton) por Años

AÑOS	IMPORTAC.	EXPORTAC.	TOTAL ANUAL	NAVES
2003	2,482,926	3,102,583	5,585,509	1,472
2004	3,015,130	3,534,007	6,549,137	1,589
2005	3,023,379	3,410,917	6,434,296	1,591
2006	3,272,887	3,268,469	6,541,356	1,423
2007	3,727,201	3,418,076	7,145,277	1,348
PROMEDIO ANUAL	3,104,305	3,346,810	6,451,115	1,485

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Gráfico # 14. Evolución de la Carga de Imp. y Exp. Por Años



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Los datos estadísticos recopilados de la APG y DIGMER no establecen de manera detallada los productos de importación y exportación, sino que los agrupan bajo la denominación de “Otros Productos” limitando en cierta manera el análisis de los movimientos de los mismos.

Entre los principales productos de importación podemos citar a: Papel y sus Derivados, Abonos y Fertilizantes y Vehículos y Maquinarias. Para los productos de exportación tenemos que entre los principales están: Banano y sus Derivados, Cacao, Pescado, Mariscos y Moluscos, Madera y Balsa. En la Tabla # XIV se describen los principales productos de importación y exportación

Tabla # XIV. Principales Productos de Importación y Exportación en Ton

PRODUCTOS	2003	2004	2005	2006	2007
IMPORTACION	2,482,926	3,015,130	3,023,379	3,272,887	3,727,201
ABONO Y FERTILIZANTES		85	3,857		24,159
ARTICULOS DE METAL	2				
HIERRO, ACERO Y OTROS METALES	2,077		1,165		
OTROS PRODUCTOS	2,459,494	3,014,406	3,017,447	3,268,512	3,697,080
PAPEL Y DERIVADOS	20,619		708	514	2,982
PAPEL Y SUS DERIVADOS					
PRODUCTOS QUIMICOS	112		0		152
VEHICULOS Y MAQUINARIAS	622	639	202	3,861	2,828
EXPORTACION	3,102,583	3,534,007	3,410,917	3,268,469	3,418,076
AZUCAR			7,461	1,154	159
BANANO Y DERIVADOS	955,140	378,831	348,583	912,708	1,072,172
CACAO	17,771	6,379	15,820	29,492	27,872
CAFÉ	432	33	2,088	16,511	14,864
HARINA DE PESCADO			530	19,324	16,490
MADERA Y Balsa	2,926	1,123	17,800	64,179	64,152
OTROS PRODUCTOS	2,099,548	3,140,615	2,992,962	2,120,364	2,076,974
PESCADO, MARISCOS Y MOLUSCOS	26,713	6,977	20,484	89,927	108,056
PLATANOS	53	49	5,189	14,810	37,337
TOTALES POR AÑOS	5,585,509	6,549,137	6,434,296	6,541,356	7,145,277

Fuente: Boletines Estadísticos APG

Preparado por autores (Sep/2008)

Del promedio de Importaciones y Exportaciones por Países, para el período 2007 a 2007, se observa que países como Estados Unidos, Canadá, Corea, Brasil, Colombia, Chile, Perú, Argentina y Venezuela, acumulan el 66% del total de Importaciones. Para el caso de la Exportaciones, el 67% del total de las mismas se realizan a: Alemania, Bélgica, Italia, Holanda, Estados Unidos, Chile y Japón. En la Tabla # XV se detalla el origen / destino de los productos.

Tabla # XV. Principales Países de Origen/Destino en Ton

PAISES	2003	2004	2005	2006	2007	PROMEDIO
IMPORTACION	2,482,926	3,015,130	3,023,379	3,272,887	3,727,201	3,104,305
ALEMANIA	31,574	33,601	32,280	37,761	19,409	30,925
ARGENTINA	125,743	143,617	281,495	298,680	383,843	246,676
AUSTRALIA	8,790	13,939	7,706	2,936	2,950	7,264
BELGICA	97,448	95,798	117,970	98,332	57,134	93,336
BRASIL	173,655	197,496	252,653	288,896	318,890	246,318
CANADA	177,439	166,977	83,839	109,573	120,388	131,643
CHILE	287,261	283,249	330,274	334,756	286,697	304,447
COLOMBIA	152,355	162,500	169,673	161,237	170,730	163,299
COREA	91,612	70,408	93,000	120,299	82,778	91,619
ESPAÑA	36,714	31,762	28,757	29,596	21,128	29,591
INGLATERRA	13,055	13,773	14,931	11,236	9,161	12,431
IRAN	44		15	21	20	20
ITALIA	10,710	14,607	13,490	18,865	17,837	15,102
JAPON	24,535	29,073	31,219	43,330	48,498	35,331
MEXICO	52,458	70,815	69,493	66,585	61,134	64,097
NUEVA ZELANDIA	1,018	376	270	293	379	467
OTROS PAISES	495,275	783,891	739,259	900,233	902,934	764,318
PERU	120,590	115,809	83,292	93,071	131,412	108,835
PORTUGAL	1,451	782	541	662	2,455	1,178
TURQUIA	1,001	32,496	3,439	30,122	32,265	19,865
USA	413,135	552,883	537,142	510,021	949,751	592,586
VENEZUELA	167,063	201,278	132,641	116,382	107,408	144,954
EXPORTACION	3,102,583	3,534,007	3,410,917	3,268,469	3,418,076	3,346,810
ALEMANIA	123,587	234,986	263,073	133,755	159,295	182,939
ARGENTINA	8,084	14,050	15,824	18,241	24,463	16,132
BELGICA	234,104	235,656	217,116	198,748	151,606	207,446
CHILE	344,033	381,942	404,216	398,872	409,117	387,636
COLOMBIA	27,023	17,607	32,451	54,439	41,772	34,658
COREA	3,264	5,008	3,028	5,065	34,957	10,264
ESPAÑA	38,124	36,399	58,827	70,347	63,784	53,496
HOLANDA	78,794	82,319	119,364	80,822	86,911	89,642
IRAN		27			5,201	1,046
ITALIA	631,404	614,694	436,956	304,270	394,751	476,415
JAPON	106,770	114,402	102,267	110,359	99,129	106,585
MEXICO	18,950	27,026	37,892	37,883	29,453	30,241
NUEVA ZELANDIA	37,329	43,705	43,087	39,528	35,867	39,903
OTROS PAISES	624,628	747,042	684,238	776,145	897,621	745,935
PERU	87,956	143,836	123,402	92,270	45,119	98,517
PUERTO RICO	9,501	9,904	13,185	10,029	7,977	10,119
TURQUIA	183	4,885	57,864	55,559	5,208	24,740
USA	713,669	793,541	767,682	845,522	858,631	795,809
VENEZUELA	15,180	26,978	30,445	36,615	67,214	35,286
TOTALES POR AÑOS	5,585,509	6,549,137	6,434,296	6,541,356	7,145,277	6,451,115

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

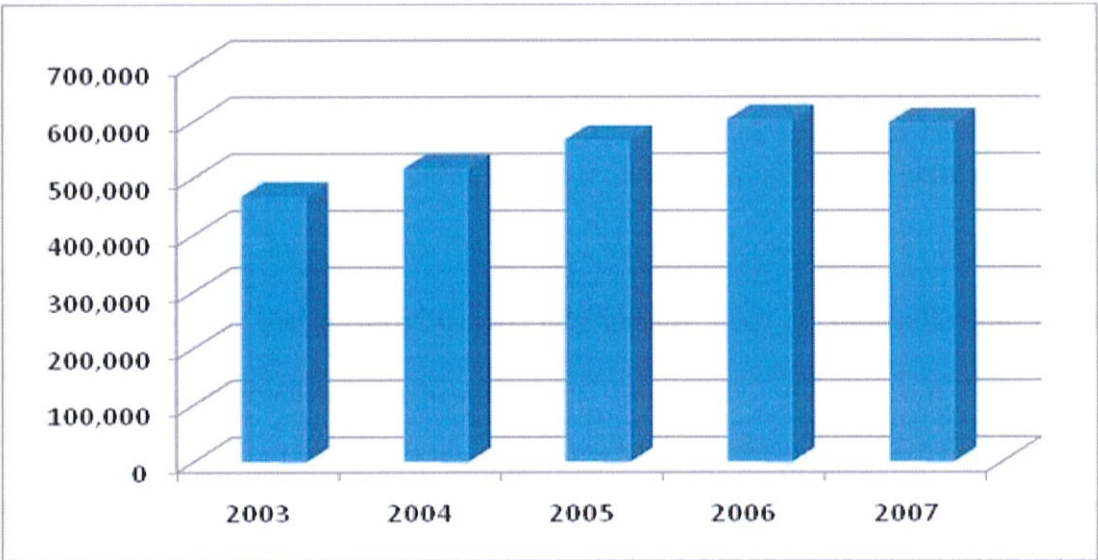
En la Tabla # XVI se puede observar la evolución del movimiento de contenedores (de 20 y 40 pies) a través de los años, incluyendo la carga total movilizada en toneladas, así mismo se registran los datos estadísticos del movimiento de contenedores vacíos para el período de análisis (2003 al 2007). En el Gráfico # 15 se muestra en diagrama de barras la evolución del movimiento de TEUS.

Tabla # XVI. Movimiento de TEUS y Contenedores por Años

AÑO	TAMAÑO (PIES)	CONTENEDORES		CARGA (TON)		TEUS	
		VACIOS	LLENOS	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
2003	20	36,438	65,733	1,024,515	3,104,093	102,171	468,599
	40	66,487	116,727	2,079,578		366,428	
2004	20	36,186	72,289	1,318,189	3,602,552	108,475	516,557
	40	75,086	128,955	2,284,363		408,082	
2005	20	38,439	78,641	1,355,648	3,910,326	117,080	567,608
	40	83,236	142,028	2,554,678		450,528	
2006	20	40,399	81,648	1,382,436	4,079,191	122,047	603,693
	40	87,991	152,832	2,696,755		481,646	
2007	20	40,429	78,967	1,400,899	4,143,338	119,396	597,622
	40	87,135	151,978	2,742,438		478,226	

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

Gráfico # 15. Evolución del Movimiento de TEUS por Años



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

En la Tabla # XVII se han calculado los indicadores generalmente usados por APG, notándose que existe una tendencia a la mejora en los servicios prestados por APG a través de los años, pudiéndose resumir en:

- El índice No.-1, Carga por Nave (Ton/Nave) se incrementa en el transcurso de los años. Esto es debido a que el volumen total de la carga movilizada aumenta en cada año del período de análisis.
- El cálculo del índice No.-2, Tiempo en Puerto (Horas/Nave), está en función de las horas de permanencia de las naves en el puerto, notándose que se incrementa año a año, estimando que pudo ser producto de la falta de facilidades portuarias para mejorar el servicio (Por el proceso de concesión, se redujeron las inversiones en nuevos servicios, limitándolos a mantenimiento de infraestructura instalada)
- El índice No.-3, Tiempo en Muelles (Horas/Naves) está en función de la permanencia de las naves en los muelles. Este índice se vio afectado por las mismas causas del párrafo anterior.
- Al existir incrementos en la carga total movilizada y al tiempo de permanencia de las naves en las instalaciones del puerto, indiscutiblemente que el índice No.-4 (Promedio de Carga Movilizada) relacionado con el promedio de carga movilizada, también se incrementó.
- Para los índices 5 y 6, Tiempo de Operación e Índice de Ocupación respectivamente, se consideró que los datos para el año 2003 no son consistentes,

obviando por esta razón el cálculo de los mismos. Para los años siguientes, la tendencia es a mejorar, sin embargo, no se han logrado los valores generalmente aceptados para considerar la eficiencia de un puerto.

Tabla # XVII. Indicadores por Años

INDICADORES	2003	2004	2005	2006	2007
No. de Naves Arribadas	1,472	1,589	1,591	1,423	1,348
Volumen de Carga Movilizada (T)	5,585,509	6,549,137	6,434,295	6,541,357	7,145,278
(1) Carga por Nave (T/Nave)	3,795	4,122	4,044	4,597	5,301
Permanencia de Naves en Puerto (h)	74,575.50	89,693.00	85,773.00	79,617.00	93,146.00
(2) Tiempo en Puerto (h/Nave)	50.66	56.45	53.91	55.95	69.10
Total Tiempo en Muelles (h)	52,835.04	58,188.00	56,199.00	52,164.00	57,197.44
(3) Tiempo en Muelles (hr/Nave)	35.89	36.62	35.32	36.66	42.43
Total Tiempo de Operación (h)	52,853.04	56,562.00	37,209.00	25,083.00	30,709.24
(4) Promedio de Carga Movilizada (T/h)	105.68	115.79	172.92	260.79	232.68
(5) Tiempo de Operación (h/Nave)	(*)	35.60	23.39	17.63	22.78
(6) Índice de Ocupación (%)	(*)	97%	66%	48%	54%
(1) Carga por Nave = $\text{Volumen de Carga Movilizada} / \text{No. de Naves Arribadas}$					
(2) Tiempo en Puerto = $\text{Permanencia de Naves en Puerto} / \text{No. de Naves Arribadas}$					
(3) Tiempo en Muelles = $\text{Total Tiempo en Muelles} / \text{No. de Naves Arribadas}$					
(4) Promedio de Carga Movilizada = $\text{Volumen de Carga Movilizada} / \text{Total Tiempo de Operación}$					
(5) Tiempo de Operación = $\text{Total Tiempo de Operación} / \text{No. de Naves Arribadas}$					
(6) Índice de Ocupación = $\text{Total Tiempo de Operación} / \text{Total Tiempo en Muelles}$					
(*) La información existente para el 2003 respecto del Total Tiempo de Operación, no es concistente, por lo tanto no se han calculado los índices 5 y 6 para el año en mención.					

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Sep/2008)

1.3. Inversiones, gastos e ingresos portuarios antes de la concesión

El Presupuesto de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, se elaboró

en base a los siguientes conceptos:

- Ingresos Corrientes: Constituidos principalmente por Ventas de Bases, Tasas Portuarias (Recepción y Despacho de Naves, Uso de Fondeadero, Uso de Infraestructura Portuaria y Otras Tasas Portuarias), Rentas de Inversiones y

Multas, Rentas por Arrendamiento de Bienes y Otros Ingresos No Operacionales.

Estos rubros en el 2003 significaron el 47.22% del total del presupuesto, mientras que en el 2007, se incrementaron al 59.46%.

- Ingresos de Capital.- Fundamentalmente constituidos por la Recuperación de Empréstitos en Títulos (Valores Fiduciarios); cantidades que en el 2003 significaron 40.65% y en el 2007 fueron menores llegando al 34.55% del total del presupuesto.
- Ingresos de Financiamiento.- Correspondientes a Cuentas por Cobrar y Saldos en Cajas y Bancos al 31 de Diciembre de cada año de análisis; siendo estos valores del orden del 12.12% y del 6.00% del total del presupuesto para los años 2003 y 2007 respectivamente.
- Gastos Corrientes.- A este rubro pertenecen los gastos por concepto de Remuneraciones (Básicas, Complementarias, Compensatorias y Temporales) del Personal, Aportaciones al IESS (Aportes Patronales y Fondos de Reserva), Indemnizaciones y Supresiones de Partidas, Bienes de Servicio y Consumo, Intereses de la Deuda Pública, Gastos Financieros (Seguros, Costos Financieros y Otros Gastos Financieros) y Transferencias Corrientes; significando el 57.67% del presupuesto total de gastos del 2003 y pasando al 64.73% en el 2007.
- Gastos de Inversión.- Constituidos por Gastos en Personal para Inversión, Bienes y Servicios de Consumo para Inversión, Obras Públicas de Mantenimiento de Infraestructura y Obras Públicas. Las cantidades asignadas para el 2003

significaron el 39.25% del presupuesto general, y para el 2007 fueron menores, del orden del 31.09%.

- Gastos de Capital.- Correspondientes a la adquisición de Activos de Larga Duración (Mobiliarios, Maquinarias y Equipos, Equipos y Sistemas Informáticos, Equipos de Seguridad, etc.). Los valores porcentuales asignados fueron del 3.07% y 4.18% para el 2003 y 2007 respectivamente.

Para los egresos en el período de análisis (2003 a 2007), podemos citar de manera general que APG incrementó sus Gastos Corrientes, siendo esto explicable desde el punto de vista de preparación del proceso de concesión, esto es, reducción de la nómina del personal administrativo y/u operativo. Para el caso de los Gastos de Inversión y de Capital sucedió lo contrario, se redujeron los valores asignados y esto es explicable desde el punto de vista de no inversión en nueva infraestructura, sino en el mantenimiento de la actual, dejando que, una vez concesionado el puerto, sea el adjudicatario el que realice las inversiones necesarias para nuevas obras de ampliación y/o automatización de las instalaciones portuarias de APG.

En la Tabla # XVIII se detallan los presupuestos anuales en dólares de APG desde el 2003 al 2007.

Tabla # XVIII. Presupuestos de APG por Años

CUENTAS	2003	2004	2005	2006	2007
INGRESOS					
Corrientes	29,043,285.94	33,171,829.11	31,880,962.87	34,563,363.32	32,702,542.99
Ventas de Bases	12,000.00	0.00	12,000.00	0.00	0.00
Recepción y Despacho de Naves	0.00	9,169,427.22	9,127,318.59	9,360,756.61	9,370,324.41
Uso de Fondadero	0.00	123,962.61	78,258.50	453,129.90	65,437.64
Uso de Infraestructura Portuaria	0.00	16,246,436.40	17,343,465.62	17,078,627.81	17,094,324.51
Otras Tasas Portuarias	0.00	607,760.40	488,960.00	491,100.00	518,760.00
Tasas Portuarias	23,594,451.38	0.00	0.00	0.00	0.00
Rentas de Inversiones y Multas	3,486,834.56	2,400,000.00	48,000.00	2,200,000.00	0.00
Rentas por Arrendamientos de Bienes	0.00	4,522,805.76	4,272,460.16	4,949,249.00	5,623,196.43
Otros Ingresos No Operacionales	1,950,000.00	101,436.72	510,500.00	30,500.00	30,500.00
Capital	25,000,000.00	30,000,000.00	35,000,000.00	0.00	19,000,000.00
Recuperación de Empréstitos en Títulos	25,000,000.00	30,000,000.00	35,000,000.00	0.00	19,000,000.00
Financiamiento	7,456,714.06	2,328,170.89	7,619,037.13	20,436,636.68	3,297,457.01
Cuentas por Cobrar	2,456,714.06	1,500,000.00	5,000,000.00	3,500,000.00	1,500,000.00
Saldo en Caja y Bancos	5,000,000.00	828,170.89	2,619,037.13	16,936,636.68	1,797,457.01
Total Ingresos	61,500,000.00	65,500,000.00	74,500,000.00	55,000,000.00	55,000,000.00
EGRESOS					
Gastos Corrientes	35,468,206.62	38,269,980.00	36,678,137.00	41,201,127.00	35,602,404.00
Remuneraciones Básicas	1,016,472.00	800,208.00	1,573,466.00	1,988,979.06	1,981,437.31
Remuneraciones Complementarias	1,003,948.00	880,946.00	212,470.00	208,884.30	182,939.78
Remuneraciones Compensatorias	108,624.00	104,782.00	0.00	0.00	0.00
Remuneraciones Temporales	452,688.00	575,038.25	575,038.25	747,770.10	979,472.20
Aportes al IESS (Patronales y Fondo de Reserva)	198,046.00	155,908.00	155,908.00	232,176.61	301,083.00
Indemnizaciones / Supresión Partidas	5,025,000.00	7,108,000.01	5,649,895.01	2,100,000.00	6,010,000.00
Bienes de Servicio y Consumo	20,489,710.09	22,242,559.73	22,462,072.74	27,638,303.55	16,736,329.60
Intereses de la Deuda Pública	300,000.00	300,000.00	300,000.00	320,000.00	200,000.00
Seguros, Costos Financieros, Otros Gastos Financieros	4,339,530.89	2,388,506.01	852,150.00	3,089,568.49	4,045,654.08
Transferencias Corrientes	2,534,187.64	3,714,032.00	4,897,137.00	4,875,444.89	5,165,488.03
Gastos de Inversión	24,140,980.10	22,951,220.00	31,951,000.00	12,061,003.00	17,100,000.00
Gastos en Personal para Inversión	0.00	0.00	0.00	1,200,000.00	200,000.00
Bienes y Servicios de Consumo para Inversión	22,230,980.10	20,986,220.00	20,986,000.00	6,411,003.00	14,900,000.00
Obras Públicas	1,910,000.00	1,965,000.00	10,965,000.00	4,450,000.00	2,000,000.00
Gastos de Capital	1,890,813.28	4,278,800.00	5,870,863.00	1,737,870.00	2,297,596.00
Activos de Larga Duración	1,890,813.28	4,278,800.00	5,870,863.00	1,737,870.00	2,297,596.00
Total Egresos	61,500,000.00	65,500,000.00	74,500,000.00	55,000,000.00	55,000,000.00

Fuente: Datos de APG procesados por los autores (Sep/2008)

CAPITULO II. EL PROCESO DE CONCESION

2.1. Normativa Legal

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP), máximo organismo de la política naviera y portuaria del país, en base a la disposición contenida en el artículo 13 de la decisión No.-314 de la Comunidad Andina de Naciones y, mediante resolución No.-012/93, del 24 de marzo de 1993, aprobó el Plan de Acción para la Modernización del Sistema Portuario Nacional, en el que se determinó la necesidad de modernizarlo a efectos de que se vuelva eficiente y ofrezca las condiciones de competitividad requeridas para el comercio exterior nacional, siendo este el punto de partida para los procesos de concesión de los puertos comerciales estatales del Ecuador.

Algunos son los modelos de organización portuaria a nivel mundial, en los cuales varía el grado de la intervención directa de la autoridad portuaria en la prestación de los servicios. De estos modelos, la APG decidió optar por el modelo “Landlord Port”, para lo cual se emitió la Resolución No.-021/95 por parte del CNMMP, aprobando el “Modelo Portuario Ecuatoriano” y el “Cronograma de Trabajo del Plan de Acción

para la modernización de los Puertos Ecuatorianos”. Bajo este contexto, las acciones de modernización que emprendió la APG, han permitido que la empresa privada preste los servicios portuarios por delegación del Estado a través de las modalidades de AUTORIZACION, PERMISO Y CONCESION.

Es importante señalar que APG tenía concesionado desde 1999 su Terminal Granelera a la compañía Andipuerto Guayaquil S.A. y desde el año 2007 concesionó sus Terminales de Contenedores y Multipropósito a la empresa Contecon Guayaquil S.A.

Objetivos de la Concesión

Los objetivos de la concesión de las Terminales de Contenedores y Multipropósito (TCM) de APG fueron:

1. Especialización de la Terminal de Contenedores.
2. Tecnificar la logística en la exportación de banano.
3. Mejorar la competitividad del comercio exterior ecuatoriano.

Para cumplir con estos objetivos se delegó la prestación de los servicios portuarios de estos terminales a la empresa privada, a través del otorgamiento de un derecho para ocupar y explotar en forma privativa y temporal, por un plazo de 20 años, con el objeto de rehabilitar, mejorar y ampliar las áreas e instalaciones recibidas y usarlas para la prestación de servicios portuarios o conexos por delegación de APG, debiéndose entender que durante el tiempo que dure la concesión APG es el ente concedente y controlador de la concesión de los terminales mencionados.

Legislación Vigente

Concordantemente con lo expresado en los párrafos anteriores y en virtud de las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias que amparan la delegación de los servicios portuarios a la iniciativa privada las acciones de modernización que ha implementado Autoridad Portuaria de Guayaquil se fundamentan en las siguientes leyes, reglamentos y resoluciones:

- El 31 de Diciembre de 1993 se expide la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la iniciativa Privada, ley que en su art. No.-1, literal c, dice:

La prestación de servicios públicos y las actividades económicas por parte de la iniciativa privada mediante la desmonopolización, la libre competencia y la delegación de los servicios públicos o actividades previstos en el numeral uno del artículo 46 de la Constitución Política del Ecuador.

- La Comisión del Acuerdo de Cartagena, mediante Decisión No.-314, Art. 13 de Febrero 6 de 1992 señala que:

Los Países Miembros optimizarán los servicios portuarios, con el fin de rebajar las elevadas tarifas actuales, agilizar la prestación de los servicios y lograr operaciones bajo condiciones de competitividad entre diferentes puertos, empresas estibadoras y de servicios de puerto.

- La Constitución Política de la República del 11 de Agosto de 1998, en su Art. 249 asume la responsabilidad del Estado en la provisión de los servicios públicos y facilidades portuarias.

- Expedición el 2 de Diciembre de 1994 del Reglamento a la Ley de Modernización del Estado, y en base su Art. 154 que señala:

Las concesiones de obras y servicios portuarios se sujetarán a las disposiciones y normas del presente reglamento”, agregando que “Las condiciones para las concesiones y obras de servicios portuarios y demás modalidades de delegación a la iniciativa privada de este sector, se determinarán en el Reglamento de Servicios Portuarios que será expedido por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, de acuerdo con el Art. 5 literal b) de la Ley General de Puertos.

- En Agosto 14 de 1995 el CNMMP mediante la Resolución 021/95 aprobó el Modelo Portuario y un nuevo Plan de Acción para la Modernización de los Puertos Ecuatorianos. En cumplimiento a este modelo, a partir de esa fecha, las Autoridades Portuarias dejaron de invertir en nuevas infraestructuras y equipos, habiendo rematado todos sus bienes operativos (bienes inservibles y activos improductivos), convirtiéndose en entes administrativos y de control de los contratos celebrados con la empresa privada para la prestación de todos los servicios portuarios al buque y a la carga.
- Mediante la Resolución No. 470/96 del 23 de Julio de 1996, reformada con la Resolución 548/97 del 15 de Agosto de 1997, la DIGMER aprobó el Reglamento de Servicios Portuarios para los Puertos Comerciales, Estatales del Ecuador, en virtud del cual las Autoridades Portuarias procedieron a delegar los servicios portuarios mediante las figuras de autorizaciones y permisionamiento, como pasos previos a la delegación de los servicios mediante la modalidad de concesión.

- En Junio 13 de 2000 se expidió el Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, señalando en otros aspectos que:

Los Puertos Comerciales Estatales del Ecuador serán de titularidad estatal y se regirán por el modelo internacionalmente conocido como Land Lord Port o Puerto Propietario donde las EP no operarán de forma directa ningún servicio o facilidad... (Art. 4.1).

- Una vez que el Gobierno ratifico a través del CONAM y del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, la política de Estado de continuar con la ejecución de los procesos de concesión de las Autoridades Portuarias, el CNMMP requirió a dichas Entidades, la actualización de los cronogramas de los procesos de concesión de los Puertos, siendo las nuevas fechas de culminación de los mismos las siguientes:

- Autoridad Portuaria de Esmeraldas Julio/03
- Autoridad Portuaria de Manta Octubre/04
- Autoridad Portuaria de Guayaquil Enero/05
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar Junio/04

Dentro del CONAM se creó un órgano específico para coordinar la Rama Sectorial del Transporte, y para los puertos se creó la Unidad Coordinadora y Ejecutora del Plan de Modernización Portuario (UNCEMP), que posteriormente, a partir de Enero de 1997 por decisión del CNMMP, fue sustituida por la UTYM (Unidad Técnica y de Modernización), como un organismo técnico de la DIGMER a quién le competía la dirección y coordinación general del proceso de modernización de

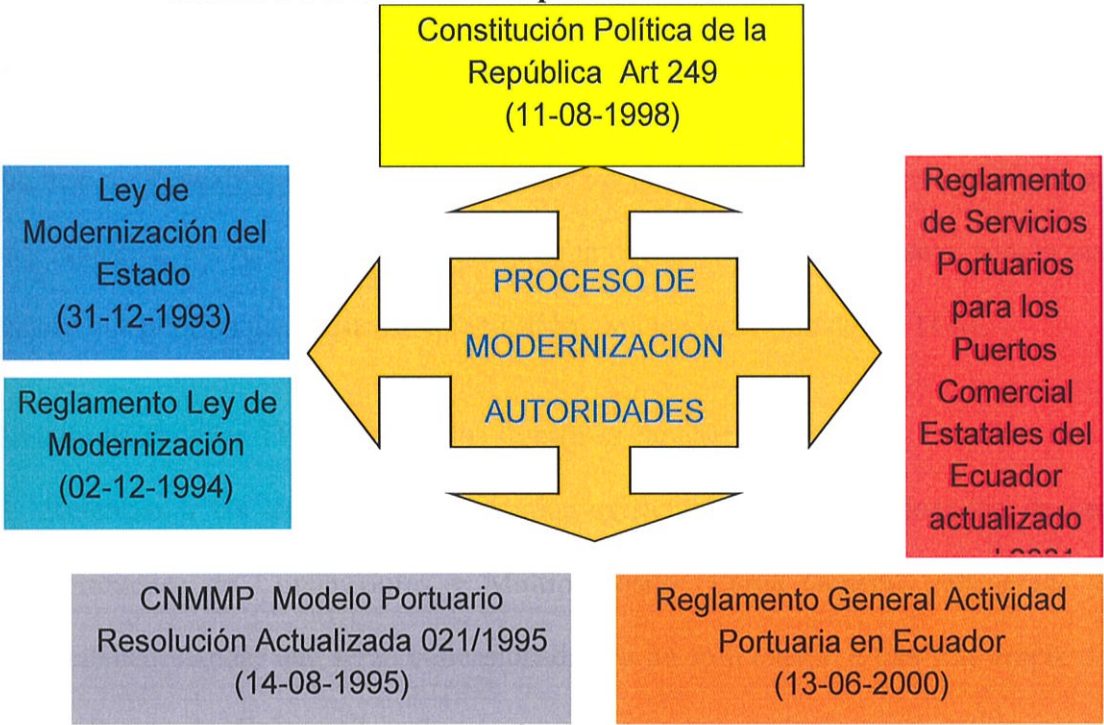
los Puertos Comerciales del Ecuador, propiciando la participación de la iniciativa privada en las actividades portuarias y transformando en un tiempo corto, el carácter y la cultura de un puerto operador (Operating Port) en la de un Puerto Propietario (Landlord Port). El Reglamento General de la Actividad Portuaria reestructura el Consejo Nacional de la Marina Mercante y crea la Secretaría Técnica del mismo, este organismo reemplazó a la UTYM a partir de Enero del 2001.

La Secretaría Técnica del CNMMP ejecuta funciones de caracteres administrativos, económicos y técnicos tendientes a adecuar su funcionamiento, facilitar la toma de decisiones y de contar con asesoramientos especiales fundamentalmente en la nueva competencia de regulación asignada al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

La nueva Constitución Política del Estado, vigente desde el 10 de Agosto de 1998, introduce aspectos importantes respecto a la delegación de la prestación de los servicios públicos a la empresa privada, que no son incluidas en el Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador publicado en Junio de 2000 que establece ligeras modificaciones en el modelo de modernización y emite disposiciones que al mismo tiempo que complementan lo establecido en el Reglamento de Servicios Portuarios, incentivan la participación del sector privado en la prestación de servicios portuarios especialmente por medio del concesionamiento del uso y construcción de instalaciones.

En el Gráfico # 16 se resumen las principales normas legales en la que se apoyó el proceso de concesión de la APG.

Gráfico # 16. Resumen del proceso de concesión de APG



Fuente: Elaborado por autores (Sep/2008)

2.2. Metodología del concurso para la concesión

El Directorio de la Autoridad Portuaria de Guayaquil en concordancia con lo dispuesto por la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, el Reglamento General de la Ley de Modernización del Estado y en el Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, decide dividir en varias fases el proceso de Concesión de las Terminales de Contenedores y Multipropósito (TCM) del Puerto de Guayaquil, siendo las siguientes:

- Precalificación.
- Data Room (Proceso interactivo entre Precalificados y APG).
- Licitación.
- Firma del contrato e inicio de la explotación de la concesión.

La fase de **Precalificación** tuvo como objetivo el de seleccionar a los participantes que reunieron los requisitos establecidos en la normativa correspondiente, siendo los únicos que podrían participar en la Licitación para la Concesión de los TCM.

La concesión de los TCM tuvieron las siguientes características:

1. Referidas a las instalaciones portuarias existentes.- Uso y Explotación de las Terminales de Contenedores y Multipropósito (Carga General, refrigerada y contenedorizada) que serán concesionadas en un solo cuerpo a una sola empresa. El Puerto de Guayaquil está compuesto por tres terminales especializadas: la terminal de contenedores, la terminal de carga general o multipropósito, y la terminal de graneles, la cual está concesionada desde 1999.
2. Referidas a las Inversiones a realizar.- El concesionario deberá realizar inversiones de construcción, mantenimiento y equipamiento por alrededor de 150 millones de dólares americanos.
3. Referidas al Plazo de la Concesión.- El plazo estimado de la concesión será de 20 años.

En la Normativa de Precalificación se definieron claramente las categorías y requisitos que deben cumplir los participantes para continuar en la siguiente fase del proceso de concesión, así como las responsabilidades de los diferentes estamentos administrativos de APG para la solución de inquietudes de los participantes. Para el caso de los participantes, fundamentalmente deben reunir las categorías de Inversionista, Operador o Inversionista/Operador, pudiendo ser personas naturales o jurídicas individuales o establecidas como consorcios.

La fase del **Data Room** se la realizó a continuación de la Precalificación de las empresas y estuvo regida por el Manual de Funcionamiento del Data Room siendo su objetivo el de proporcionar términos y condiciones aplicables para la participación, acceso, consultas de información, reuniones y sesiones generales, solicitud de aclaraciones, consultas y planteamiento de modificaciones, respuestas a las aclaraciones, consultas y planteamientos de modificación, al Proyecto Técnico Básico de Inversión y Gestión y a los términos contractuales de la concesión.

Para cumplir con todas estas estrategias, objetivos y procedimientos, APG debió organizar reuniones de trabajo, resumiéndose en:

- Reunión Informativa Inicial, donde los participantes precalificados interactuaban con APG sobre el funcionamiento del Data Room, así como de los aspectos generales de la Documentación Licitatoria.

- Una Sala de Documentos, preparada y dispuesta por APG con las instalaciones necesarias para facilitar el acceso de los precalificados a los documentos e información de la APG.
- Varias Reuniones Individuales, las que serían solicitadas por los precalificados y donde se discutió con APG las materias técnicas, administrativas, financieras, regulatorias, económicas, etc., que los postulantes soliciten y estuvieron relacionadas con el proceso de concesión, así como para el intercambio, discusión y aclaraciones sobre el contenido de la Documentación Licitatoria, misma que estuvo conformada por:
 - ✓ Proyecto de Inversión y Gestión,
 - ✓ Bases de Licitación de la Concesión y
 - ✓ Modelo del Contrato de Concesión.

Con el objeto de transparentar el proceso de concesión, APG decidió que a las sesiones del Data Room podrían participar instituciones de control, como observadores del mismo y sin derecho a voz durante los eventos. Los participantes invitados de los organismos de control debían firmar previamente el compromiso de confidencialidad con APG.

En la Tabla # XIX se describen las empresas precalificadas que participaron en la fase del Data Room.

Tabla # XIX. Oferentes Precalificados

SEC	PARTICIPANTE	INTEGRANTES	CATEGORIA
1	Consorcio AGC-WILPORT	Andrade Gutiérrez Cocesionarios S.A. Wilport Operadores Portuarios Ltda.	Inversionista/Operador
2	Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. SAAM		Inversionista/Operador
3	Empresas Navieras S.A.		Inversionista
4	International Container Terminal Services, Inc. ICTSi		Inversionista/Operador
5	Consorcio Portuario de Guayaquil	Agencia de Transportes Cía. Ltda. TRANSA Inversiones COSMOS Ltda. HHLA Container Terminal Group	Inversionista/Operador
6	AP Moller Finance S.A.		Inversionista/Operador
7	Corporación América S.A.		Inversionista

Fuente: APG, Información Normativa Precalificación y Data Room
Preparado por autores (Oct/2008)

La Normativa de Precalificación, el Manual del Data Room y los documentos generados por este, no integraban la Documentación Licitatoria, pero constituyeron su antecedente referencial, por haber regido en etapas previas a la licitación.

2.3. Términos de Referencia

La documentación licitatoria del proceso de concesión de los TCM de APG estuvo conformada por el Modelo del Contrato de Concesión que incluyó como anexos, entre otros a las Bases de Licitación (ANEXO A) y el Proyecto de Inversión y Gestión (ANEXO E).

Bases de Licitación

En el Capítulo II, *Marco General de la Concesión*, se definieron los roles de los diferentes entes de control, así como los bienes que se afectaron por la concesión, los servicios a prestar por el concesionario, el proyecto de inversión y gestión, plazo de la concesión, prima, premio, canon fijo, contraprestación y comisión de éxito, responsabilidades de la entidad concedente y régimen de libre competencia. , pudiendo señalar de manera resumida lo siguiente:

- El máximo organismo de control del sistema naviero y portuario del Ecuador es el Concejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP), así como la DIGMER es la ejecutora de las políticas navieras y portuaria determinadas por el CNMMP y la APG es una entidad portuaria de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, sujeta a las disposiciones contenidas en la Ley General de Puertos y la Ley de Régimen Administrativo Portuario del Ecuador, a más de ser la institución responsable de la Licitación para la Concesión de los TCM, siendo su organismo rector el Directorio y la representación legal recae sobre el Gerente.
- Dentro del Marco General de la Concesión se establece que el Contrato de Concesión suscrito con el concesionario es de Servicio Público.
- En lo referente a los bienes afectados por la concesión, APG entrega los bienes y facilidades que son de carácter público y lo seguirán siendo durante el plazo de la concesión.

- Dentro de los Servicios a prestar por el concesionario, se establecieron los “Servicios Regulados” por APG y los “Servicios Especiales” relacionados con aquellos servicios portuarios diferentes a los denominados básicos, mismos que no están sujetos a regulaciones por APG.
- Prima debe entenderse como el monto de 30 millones de dólares de los Estados Unidos de América que deberá cancelar el concesionario en cinco cuotas anuales de seis millones cada una, más los intereses sobre los saldos establecidos en el Modelo de Contrato.
- El Premio se aplica para el caso de igualdad de dos o más ofertas presentadas en la variable de adjudicación, superior a 1 millón de dólares y servirá como desempate y es por un monto que debe ser ofertado y relacionado sobre el valor de la prima; debiendo bajo estas circunstancias ser pagada por el adjudicatario junto con la primer cuota de la prima.
- El Canon Fijo en un valor anual de \$8.400.000 que debe pagar el adjudicatario a la APG en cuotas trimestrales iguales
- La Contraprestación está relacionada con el valor que se debe pagar mensualmente a la APG, proporcional a los tráficos movilizados por los TCM y debe ser determinado bajo los siguientes criterios:

- a) Contraprestación Variable de Contenedores (CVC), en dólares/TEU, esto es, \$6.00 por cada TEU que se cargue o descargue en los muelles de la TCM, excluyendo las reestibas.
- b) Contraprestación Variable de Carga General (CVCG), \$0.50 por cada tonelada métrica de carga general no contenedorizada que se cargue o descargue por los muelles de las TCM.
- La Comisión de Éxito en un pago de \$600,000 que se debe hacer a la Corporación Andina de Fomento una vez que se adjudique el Contrato y antes de la firma del mismo.
- Las responsabilidades de la APG quedaron definidas en:
 - a) Ejercer funciones de ente de control y ejecución de la Concesión de acuerdo con las Leyes y Normativas aplicables y el Contrato.
 - b) Dragado y Mantenimiento permanente del Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil, debiendo iniciarse a partir del segundo año de la concesión. Se excluye el dragado al píe del muelle (Frente de Atraque del Muelle y la Zona de Operaciones de los buques frente a este), que serán de responsabilidad directa del concesionario.
 - c) Mantenimiento, modernización e incremento en número de las Ayudas a la Navegación en la Jurisdicción de APG.
 - d) Control de Tráfico y la Seguridad en el Canal de Acceso a la APG.

- El Régimen de Libre Competencia se refiere a que la Licitación no concede exclusividad de ningún tipo y se otorgará bajo un Régimen de Libre Competencia.

El Capítulo III, Aspectos Centrales de la Licitación, se normaron las características de los oferentes, definiéndoles como “Directamente” para aquellos participantes en la categoría Inversionista/Operador individuales o en Consorcio y por “Asociación y/o Reagrupamiento” formado por los grupos de empresas integrados, destacando que para este caso, uno de los integrantes debe tener al menos del 51% de las acciones del Consorcio.

A fin de garantizar la seriedad de la oferta, los participantes debieron constituir a favor de APG una garantía por el valor de \$5.000.000 por 150 días, emitidas por Bancos Internacionales con calificación de crédito BAA2 (Moody's) o BB (Estándar / Poor's) o por Bancos nacionales con calificación no inferior a BB+ emitido por la Superintendencia de Compañías, todo ello sobre la base de los últimos tres períodos de evaluación, siendo el año 2006 el último.

La modalidad de adjudicación de la Licitación se estableció en estos términos:

- a) La oferta que presentara la mayor CVC (Contraprestación Variable de Contendores).
- b) Ante igualdades, la oferta que considere el más alto valor del “Premio”
- c) Si se mantiene las igualdades, en un lapso de 15 minutos, los oferentes empatados deberán presentar una nueva oferta del “Premio”, valor que por ninguna circunstancia podría ser menor al inicialmente ofertado.

- d) Si por alguna razón no se pudiera firmar el contrato con el primer adjudicatario seleccionado, se procederá con la segunda oferta.

El Capítulo IV, está relacionado con la Presentación de Ofertas, y se normaron las etapas del proceso de presentación de las mismas. Se definieron las funciones y responsabilidades de la Comisión de Apertura y Comisión de Evaluación, resumiéndolas en:

- Comisión de Apertura.- El Directorio designa a 3 funcionarios profesionales de APG y al secretario de la misma para la función específica de apertura de sobres.
- Comisión de Evaluación.- El Directorio de APG designa a 5 funcionarios profesionales para evaluación de las ofertas.

En el Capítulo V, Estudio de las Ofertas y Adjudicación, se estableció el procedimiento a seguir para la evaluación de las ofertas recibidas, proceso que incluyó desde la estudio de las mismas, apertura y evaluación del Sobre No.-2, Adjudicación de la Concesión, Normas para el caso de presentación de una oferta única, causales para la descalificación de ofertas, notificación de la adjudicación y la declaratorio de desierta la Licitación para la Concesión las TCM.

En el Capítulo VI, Del Contrato, se establecieron las condiciones generales del proceso de Concesión, refiriéndose a:

- Condiciones Generales.- El adjudicatario debe cumplir en las fechas establecidas para lo siguiente:
 - ✓ Pagar a APG la primera cuota de la Prima (US\$6.000.000).

- ✓ Pagar a la Comisión de Éxito (US\$600.000).
- ✓ Constituir la Sociedad Concesionaria en máximo 90 días.
- ✓ Entregar a APG los originales de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato (US\$10.000.000) y la Garantía de Obras e Inversiones (US\$5.000.000).
- Firma del Contrato.- Normalizaciones para la firma del Contrato de Concesión, considerando la importancia de intervenir de las Autoridades de Control.

Finalmente, en el Capítulo VII, Disposiciones Finales, se establecieron las condiciones generales para desarrollar las actividades de la explotación de la Concesión y que están relacionadas con:

- Actividades Previas al comienzo de la explotación de la concesión en la Fecha de Inicio que deben ser ejecutadas por el adjudicatario y relacionadas con:
Cronograma de actividades previas que someterá a la aprobación de APG,
Obtención de la habilitación de Operador Portuario por parte de la DIGMER,
Firmar y acordar con la CAE el contrato de concesión de almacenamiento temporal, Presentación del Manual de Servicios de la Concesión, Definición de los Reportes de Control a entregar y las interfases informáticas APG.
- Inventario de Bienes, Instalaciones y Mercaderías.
- Entrega de Instalaciones e Inicio de la Concesión.

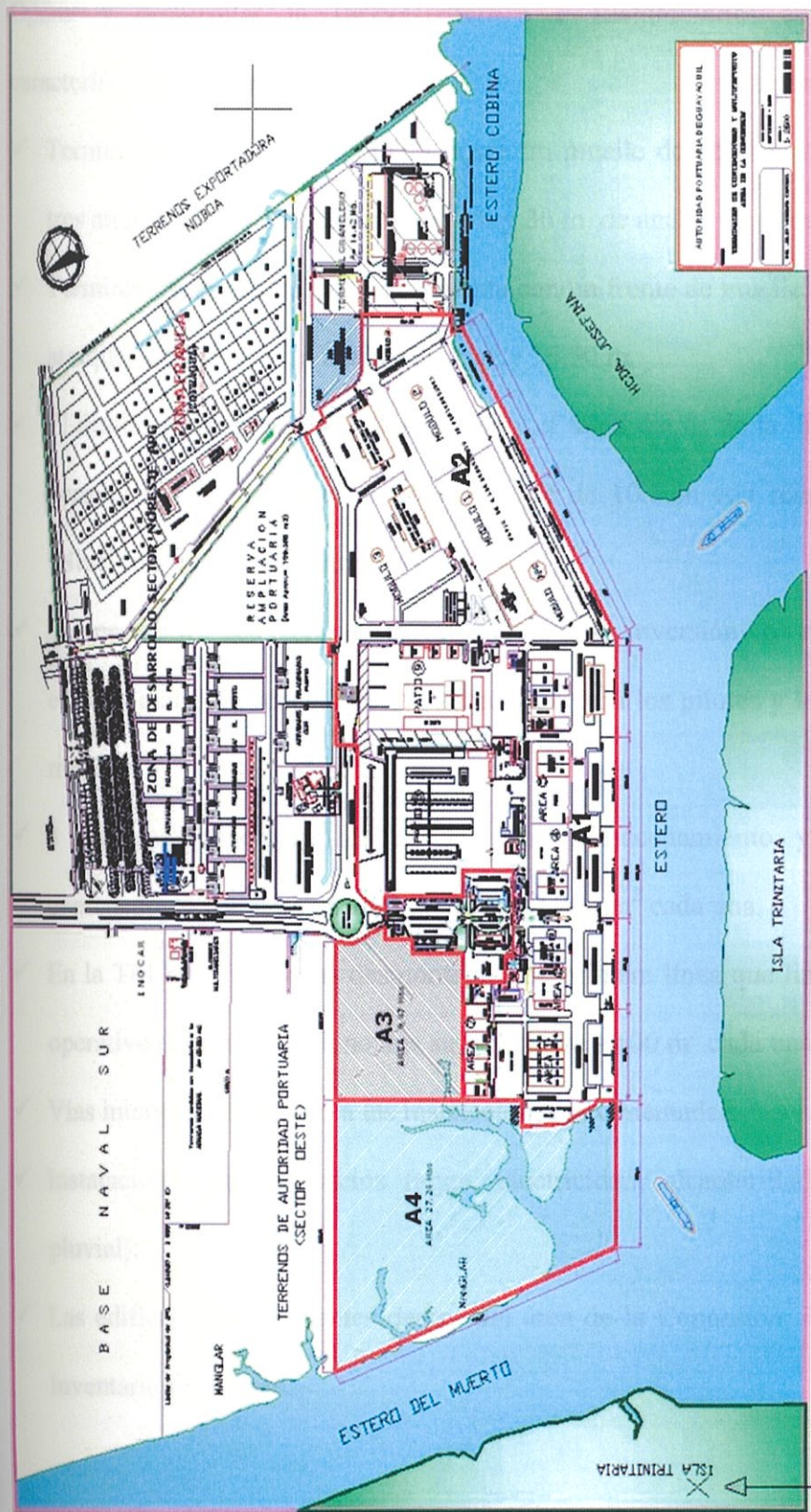
2.4. Responsabilidades Técnicas y Administrativas de Autoridad Portuaria y del Concesionario

El objetivo final de la Concesión es incrementar la competitividad de las TCM en beneficio del Comercio Exterior del Ecuador, mejorando la prestación de los servicios portuarios en las Terminales, a través de la gestión integral del uso de la infraestructura, instalaciones y equipos.

Una vez culminado el proceso de concesión las responsabilidades del **concesionario** son:

1. Administrar y operar el **Área de la Concesión** que abarca una aproximadamente una superficie total de 115 hectáreas y está conformada por:
 - ✓ Áreas de la Concesión incluidas dentro del recinto portuario (A1 y A2 del Gráfico # 17).
 - ✓ Áreas de la Concesión fuera del Recinto Portuario (A3 y A4 en el Gráfico # 17)
 - ✓ Áreas excluidas de la Concesión.- No se incluyen en la concesión los siguientes terrenos y edificaciones correspondientes a la CAE y áreas adyacentes, Edificio sede de la administración de la APG, así como las áreas de circulación y estacionamientos anexos.

Gráfico # 17. Área de Concesión de APG



Fuente: APG - Proyecto Técnico Básico
Concesión de las Terminales de Contenedores y
Multipropósito del Puerto de Guayaquil (Oct/2008)

2. Operar y desarrollar la **Infraestructura e Instalaciones actuales**, cuyas características principales son:

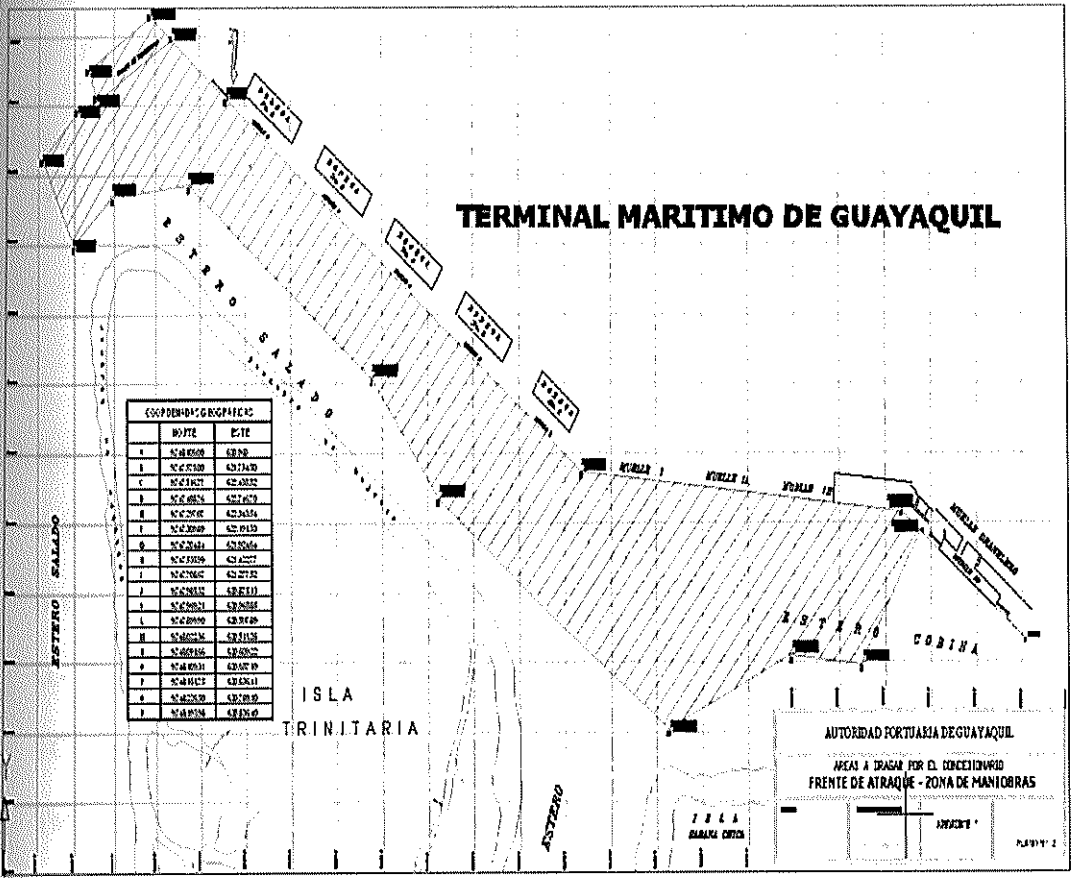
- ✓ Terminal de Contenedores (TC) posee un muelle de 555 m, dispuestos en tres atraques de 185 m de longitud c/u y 30 m. de ancho de plataforma
- ✓ Terminal Multipropósito (TM) cuenta con un frente de muelle de 925 m en 5 atraques de 185 m y un ancho de losa de 36,50 m.
- ✓ El diseño y cimentación de los pilotes y el talud detrás de la línea de muelle, permite una profundidad a pié de muelle de 10.5 m con relación al NMB (Nivel Medio de las Bajamares).
- ✓ Es necesario realizar, a corto plazo una inversión o mantenimiento extraordinario de rehabilitación, sobre todo para los pilotes y la estructura de muelles.
- ✓ 3 bodegas principales en la TC para almacenamiento y apertura de contenedores con un área aproximada de 7.200 m² cada una.
- ✓ En la TM hay 5 bodegas desmontables de primera línea que limitan el ancho operativo del muelle y tiene una superficie de 4.600 m² cada una.
- ✓ Vías interiores de acceso a las instalaciones pavimentadas.
- ✓ Instalaciones para servicios (agua, electricidad, alcantarillado sanitario y pluvial).
- ✓ Las edificaciones existentes dentro del área de la Concesión, incluidas en el Inventario de Bienes.

3. Administrar, mantener y custodiar los **Bienes Muebles** tales como equipos, vehículos, repuestos y otros bienes muebles, que se encuentren en el inventario definitivo a presentar por la APG, podrán integrar la Concesión luego de que el adjudicatario manifieste la opción de aceptar su entrega, según la utilidad que se encuentre dentro de su proyecto de explotación. Los bienes no aceptados por el concesionario serán retirados por APG del área de la concesión. APG establecerá un régimen de venta de los activos improductivos conforme a las Leyes y Normativas Vigentes.
4. Cumplir con los **Estándares exigidos** relacionados a los niveles de servicios que abarcan los siguientes conceptos:
 - ✓ Productividad de las operaciones en los muelles de embarque, desembarque, estiba y desestiba, que deben ser contralados individualmente por nave, estableciendo mínimos por cada operación, y globalmente, por indicadores medios de la productividad del muelle.
 - ✓ La Tasa de Ocupación de los Muelles dedicados a contenedores y la Tasa de Ocupación de todos los muelles de las TCM en conjunto.
5. **Calidad.-** El Concesionario deberá implementar un Sistema de Gestión de Calidad y de Aseguramiento de la Calidad según la Norma ISO 9001 - 2000
6. **Seguridad.-** El Concesionario es el responsable de cumplir y hacer cumplir todas las normas vigentes en el Ecuador sobre Seguridad Industrial y Salud

Ocupacional, obteniendo la certificación OHSAS 18.000 (Occupational Health and Safety Assessment System).

7. **Estándares Ambientales.-** El Concesionario debe implementar un Sistema de Gestión Ambiental certificado con la norma ISO 14.000.
8. **Frente de Atraque de Muelles.-** El Concesionario asume la obligación de mantener a su cargo y costo lo siguiente:
 - ✓ El Frente de Atraque de los muelles a una profundidad de 10.0 m respecto al nivel promedio de las bajamares MLLW, así como las zonas operacionales de los muelles para el atraque, desatraque y maniobras de las naves, teniendo esta área un ancho de 150 m, medidos perpendicularmente al frente o delantal del muelle. En el Gráfico # 18 se detallan las coordenadas que definen la Zona de Maniobras, cuyo mantenimiento de los fondos es de total responsabilidad del Concesionario.
 - ✓ 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 pie de estos nuevos sitios de atraque, a la profundidad que corresponda.
 - ✓ El diseño de la cimentación de los muelles y taludes de contención, deben realizarse, con previsión de futuro, de modo de permitir el dragado al pie del muelle a una profundidad de 12 m, con respecto al nivel de la más baja marea (MLLW).

Gráfico # 18. Dragado Área de Influencia



Fuente: APG Modelo de Contrato
ANEXO E Proyecto de Inversión y Gestión

9. Condiciones Técnicas de Operación, responsabilidades del concesionario relacionadas con:

- ✓ Operará la Concesión atendiendo 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.
- ✓ El control de los accesos terrestres, para entrada y salida al área de las TCM las realizará cumpliendo y adecuándose a las normativas de aduanas, migratorias, policiales y fitosanitarias.

10. **Inversiones.**- En la Tabla # XX se agrupan las inversiones obligatorias y adicionales, agrupándose con letras y números que obedecen a la siguiente nomenclatura:

G.- Inversiones de Carácter General,

TC.- Inversiones de la Terminal de Contenedores y

TM.- Inversiones de la Terminal Multipropósito.

El monto total de inversión para un período de 5 años, se ha estimado aproximadamente en 114.8 millones de Dólares para las obligatorias y 80.96 millones de Dólares para las adicionales, sin incluir el IVA, monto que debe considerarse como referencial.



Tabla # XX. Inversiones Obligatorias

COD	PROYECTO DE INVERSION (PIG) INVERSIONES OBLIGATORIAS	PLAZO EN MESES	COSTO REFERENC. M. USD\$
G0	Proyecto de Desarrollo de la Concesion (PDC)	6	
G1	Infraestructura informatica (Hardware y Software)	18	1.50
G2	Mercaderia peligros - Pavimentos, patios y bodegas	12	1.40
G3	Sistema contra incendio bodegas y depositos	6	0.20
G4	Proyecto de ingenieria de la ampliacion - muelles 7, 8 y 9	60	2.00
G5	Muelle de embarcaciones auxiliares y terminal turistica	18	1.50
G6	Rehabilitacion pavimentos de patios	24	2.50
G7	Pavimentos interiores de calles de circulación	24	0.70
G8	Señalización horizontal y vertical	12	0.30
G9	Cerramiento integral del area de concesion	6	0.30
G10	Rehabilitacion infraestructura, mantenimiento extraordinario	60	7.50
G11	Reparacion instalaciones, agua/electricidad	24	3.00
G12	Alcantarillado	24	0.50
G13	Iluminacion integral, patios y vias de circulacion	12	0.50
G14	Equipamiento para prevencion y control de contaminacion	30	0.80
TOTAL INVERSIONES GENERALES			22.70
TC1	Proyecto para la terminal de contenedores	6	
TC2	Inversiones iniciales de ordenamiento operativo	6	0.70
TC3	Primera y segunda grua de muelle	36	18.00
TC4	Tercera y cuarta grua de muelles (1)	-	12.00
TC5	Conexiones para contenedores refrigerados	12	0.60
TC6	Sistema de movilizacion en patios, trg/sc o superior	36	13.00
TC7	Demolicion de bodegas (2)	NC	0.80
TC8	Refuerzo estructural muelles 1, 1a y 1b, gruas gantry	30	2.50
TC9	Ampliacion nuevo muelle 1c	60	5.00
TC10	Instalaciones de inspeccion aduanera	12	1.10
TOTAL TERMINAL DE CONTENEDORES			53.70
TM1	Proyecto logistico portuario del banano, terminal de frutas	6	
TM2	Terminal de frutas, bodegas, pavimentos y equipos	24	7.50
TM3	Refuerzos de muelles tm, operación gruas moviles	60	6.70
TM4	Muelle 7 (270 m) y relleno explanadas (10 ha) (3)	-	25.00
TM5	Muelles 8 y 9 y relleno explanadas (4)	-	
TOTAL TERMINAL MULTIPROPOSITO			39.20
TOTAL REFERENCIAL EN 5 PRIMEROS AÑOS INVERSIONES			114.80
TOTAL REFERENCIAL SIN OBRAS CONDICIONADAS (5)			77.80
(1) Inversión obligatoria sin demanda. Si volumen movilizado en 2 años > 12,000 TEUS			
(2) No es inversión obligatoria			
(3) Inversión obligatoria según ocupación			
(4) Según evolución de la demanda			
(5) Sin el Muelle 7(TM) y sin 3ra y 4ta grúas de muelles			

COD	INVERSIONES ADICIONALES	PLAZO EN MESES	COSTO REFERENC. M. USD\$
G15	Transmisión de voz y datos por fibra óptica	14	2.55
G16	Mantenimiento de equipo portuario especializado mayor	12	1.43
G17	Oficinas operativas y administrativas, áreas de servicios a usuarios y autoridades	12	2.86
G18	Ampliación de accesos y seguridades a la TC	8	1.43
G19	Básculas dinámicas de control (1)	3	0.76
TOTAL INVERSIONES GENERALES			9.03
TC11	Sistema electrónico de servicio y verificación	14	1.65
TC12	Sistema de control de contenedores refrigerados	5	0.20
TC13	Estacionamiento temporal para camiones	8	0.49
TC14	Escaneo y revisión de contenedores (1)	6	1.67
TC15	Sistema de estiba para contenedores llenos (manejo especializado)	12	23.65
TOTAL TERMINAL DE CONTENEDORES			27.66
TM6	Bodegas y galpones adicionales para carga genewral y perecederos	6	32.67
TM7	Reforzamiento temporal de muelles para operaciones con grúa MHC	12	1.40
TM8	Reforzamiento de muelles en TM para grúas portacontenedores (pórtico)	12	10.20
TOTAL TERMINAL MULTIPROPOSITO			44.27
TOTAL REFERENCIAL			80.96
(1) Inversión sin demanda			

Fuente: APG Modelo de Contrato
ANEXO E Proyecto de Inversión y Gestión

Las responsabilidades de APG son:

1. Dragado, Ayudas a la Navegación, Control de Tráfico y Seguridad para lo cual deberá:

- ✓ Mantener el canal de acceso y fondeaderos en condiciones de navegabilidad y profundidad, siendo responsable además del balizamiento, enfiladas, boyas y demás ayudas a la navegación. El canal tiene que estar mantenido a una profundidad de 9.60 m respecto del MWLS, asumiéndola a partir del segundo año del plazo.

- ✓ Mantendrá y modernizará todas las ayudas a la navegación, incluyendo el incremento del número de boyas.
- ✓ Tendrá a su cargo el control del tráfico y la seguridad en el canal de acceso a las terminales.

2. Condiciones Técnicas de Operación.- Relacionadas con:

- ✓ En la Concesión se prestarán obligatoriamente, los servicios, que se definen como Servicios Básicos o regulados por APG.
- ✓ A través del Manual de los Servicios de la Concesión, se definirán las normas particulares para la prestación de estos servicios y los niveles de calidad y rendimientos comprometidos por el Concesionario, a fin de evitar la discriminación entre los usuarios.
- ✓ APG tendrá ante el Concesionario las funciones de control y supervisión de las actividades del Terminal a concesionarse, de acuerdo con el marco legal y contractual. Para ello 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. Tarifas para los Servicios Básicos.- Determinación de los valores máximos para los servicios portuarios.

En la Tabla # XXI se detalla la nómina de Servicios Básicos definidas durante el Proceso de Licitación. Considerando que al mes de Septiembre de 2008 se ha cumplido un año de la concesión, el concesionario, sobre la base del contrato respectivo ha incrementado el valor de las tasas por los servicios portuarios, razón por la cual, se ha estimado conveniente incluir en el cuadro de las tarifas vigentes al inicio de la concesión (Agosto/2007), las actuales a Agosto de 2008 para efectos de visualización de los incrementos producidos en ellas.

Tabla # XXI. Tarifas Máximas para Servicios Básicos

CODIGO DE TARIFA	DESCRIPCION DEL SERVICIO	UNIDAD	TARIFAS MAXIMAS (1)	
			EN PROCESO DE LICITACION	VIGENTES DESDE AGOS 2008
TMN	Uso de Muelle por las Naves	US\$ / M Eslora.h	1.00	1.08
TTC	Transferencia de Contenedores llenos	US\$ / Contenedor	130.00	70.43
TTG	Transferencia de Carga General	US\$ / T	5.00	5.42
TTB	Transferencia de Carga Banano	US\$ / T	5.00	5.42
TAC	Almacenaje de Contenedores (2)	US\$ / TEU.día	2.50 hasta 10 días	2.71 hasta 10 días
			3.00 11 a 20 días	3.25 11 a 20 días
			4.00 21 y más días	4.33 21 y más días
AG1	Almacenaje de Carga General en Patios (2)	US\$ / T.día	0.20 hasta 10 días	0.22 hasta 10 días
			0.30 11 a 20 días	0.33 11 a 20 días
			0.40 21 y más días	0.43 21 y más días
AG2	Almacenaje de Carga General no Contenerizada en Bodegas (2)	US\$ / T.día	0.30 hasta 10 días	0.33 hasta 10 días
			0.45 11 a 20 días	0.49 11 a 20 días
			0.60 21 y más días	0.65 21 y más días
AG3	Almacenaje de Carga General no Contenerizada en Bodegas Especiales (2)	US\$ / T.día	0.40 hasta 10 días	0.43 hasta 10 días
			0.60 11 a 20 días	0.65 11 a 20 días
			0.80 21 y más días	0.87 21 y más días
TTV	Transferencias de Contenedores vacios	US\$ / Contenedor	110.00	108.35
REE	Reestiba de Contenedores	US\$ / Contenedor	65.00	70.43
TPE	Pesaje de Vehículos	US\$ / Vehículo	10.00	10.84
CFS	Consolidación / Desconsolidación de Contenedores	US\$ / TEU	100.00	108.35
TRF	Conexión y Energía a Contenedores Refrigerados (Reefers)	US\$ / Contenedor.h	3.00	3.25
AFC	Operaciones para Aforo o Inspección de Contenedores	US\$ / Contenedor	75.00	81.26
AFG	Operaciones para Aforo o Inspección de General no contenerizada	US\$ / T	1.20	1.30
TPC	Porteo de Contenedores (3)	US\$ / Contenedor	35.00	37.92
TPG	Porteo de Carga General (3)	US\$ / T	1.50	1.63
RDC	Recepción o Despacho de Contenedores (3)	US\$ / Contenedor	30.00	32.51
RDG	Recepción o Despacho de Carga General (3)	US\$ / T	1.50	1.63
TMR	Uso de Facilidades por Remolcadores	US\$ / Operación (Atrake o desatraque)	50.00	54.18
(1)	Los valores no incluyen IVA			
(2)	Las Tarifas de Almacenaje incluyen: 1 día libre para Exportación y 3 días libres para Importación. Las Tarifas de Almacenaje en Bodegas Refrigeradas no incluyen días libres.			
(3)	Las Tarifas de Porteo y de Recepción / Despacho se aplican para casos en que estas actividades no sean las incluidas ya en la Transferencia de Carga (Ship to Gate) y resulten necesarias para la prestación de Otros Servicios.			

Fuente: APG Modelo de Contrato - ANEXO E Proyecto de Inversión y Gestión
 CONTECON GUAYAQUIL S.A. (<http://www.cgsa.com.ec/home.aspx>)
 Elaborado por autores (Oct/2008)

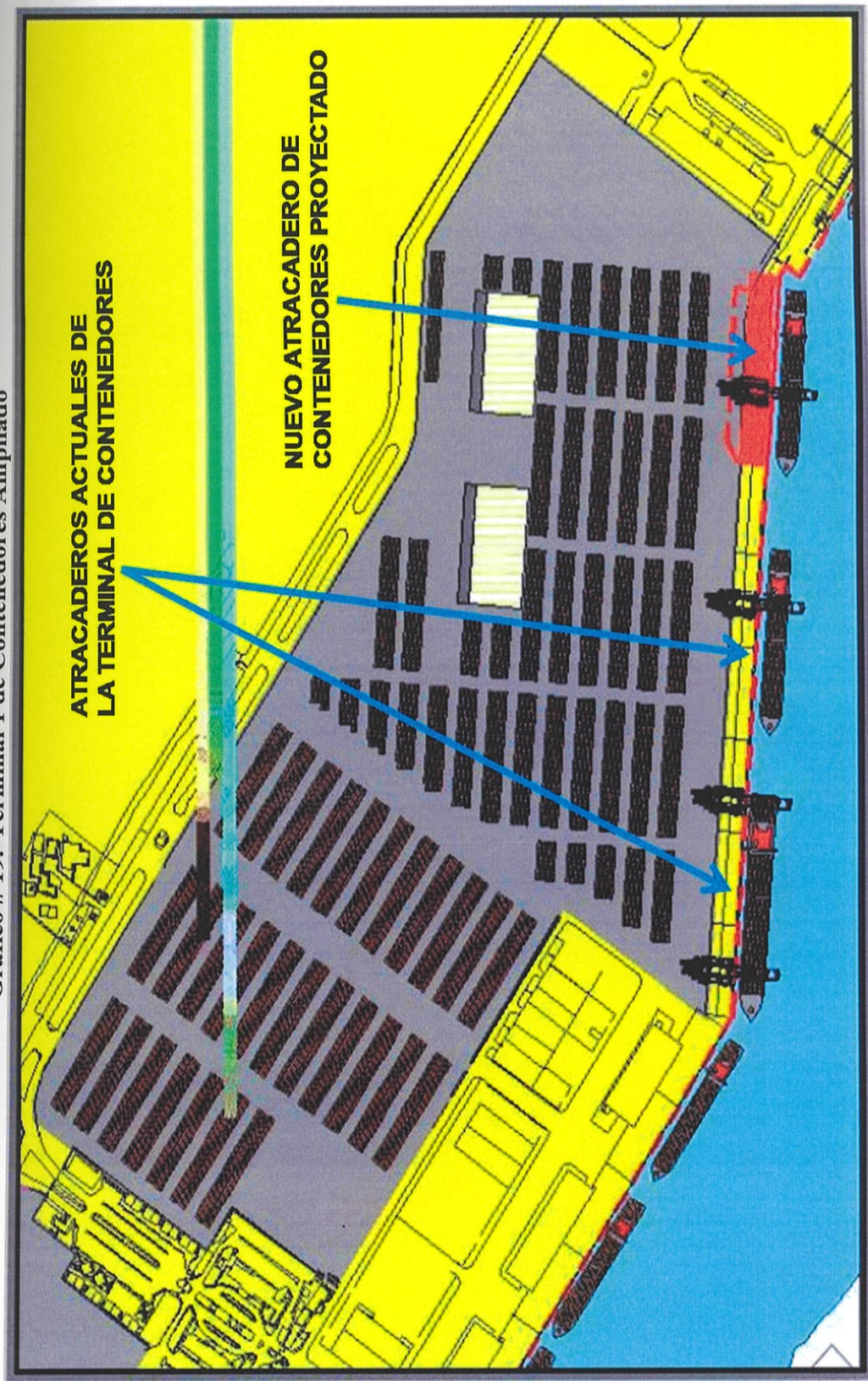
2.5. Plan Maestro de Desarrollo del Puerto

El Plan Maestro de Desarrollo de Puerto de Guayaquil fue elaborado en Septiembre de 2006 por Ricardo J. Sánchez, Edmundo Claro, Octavio Doerr Núñez, Rodrigo García Bernal, Antonio O. Sánchez Díaz y Gordon Wilmsmeier, en el marco de acuerdo de cooperación entre la Comisión Académica para América Latina y el Caribe, y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, de Ecuador, como apoyo a la Autoridad Portuaria de Guayaquil, para el desarrollo del Puerto de Guayaquil. El proceso de estudio estuvo dirigido por Ricardo J. Sánchez, Oficial de Asuntos Económicos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

En el mencionado informe se considera que el desarrollo de la contenedorización es uno de los factores claves en el desarrollo portuario, esperando que el mismo se mantenga para los próximos años. El pronóstico considera los desarrollos locales, regionales e internacionales, con el conocimiento y datos existentes en la fecha de realización del análisis, tratando de identificar la demanda del tráfico hasta el año 2026.

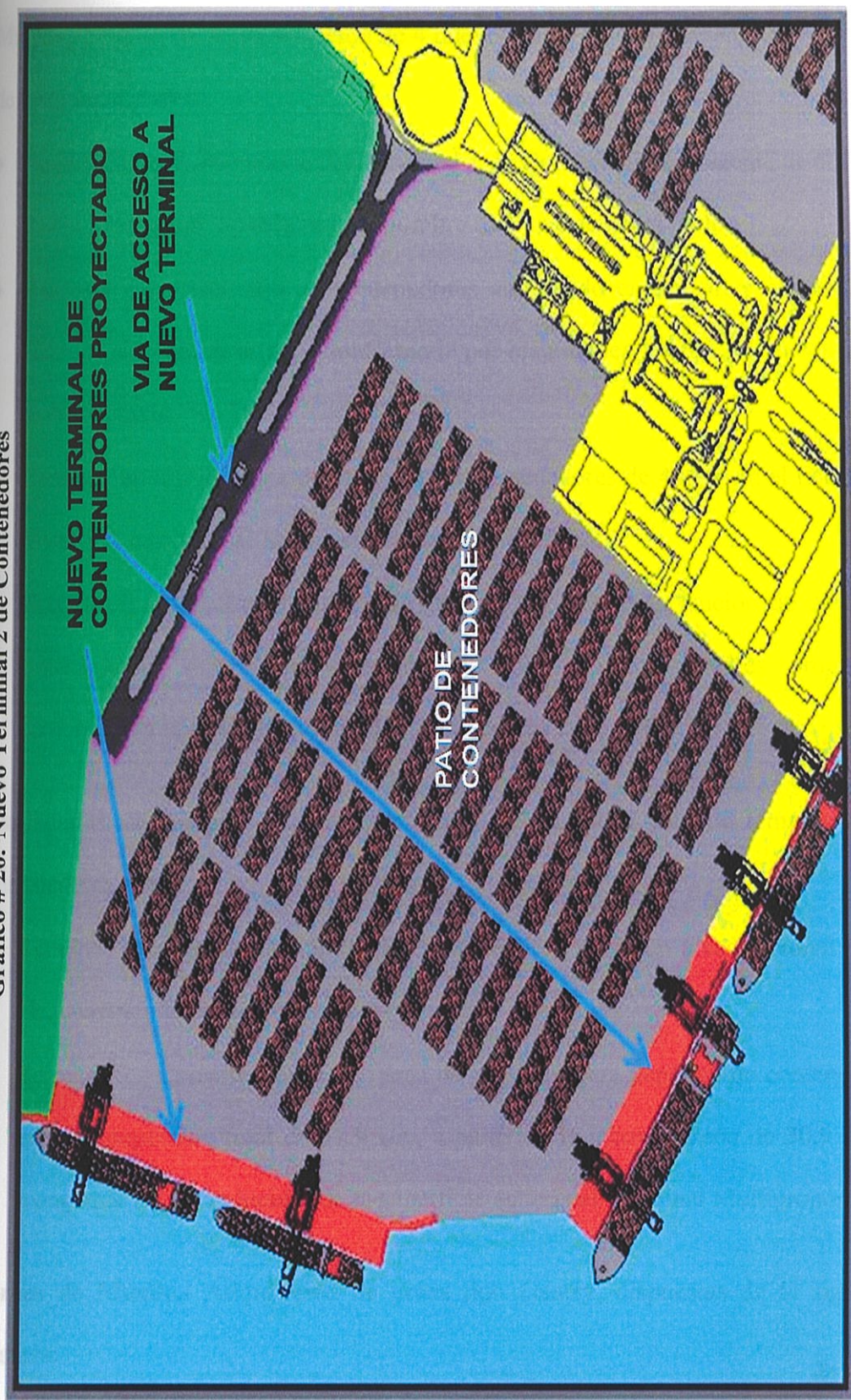
Para proveer las necesidades de capacidad e infraestructura necesarias para APG se propone un plan de desarrollo basado en la ampliación de los terminales de contenedores existente (Terminal 1) y se debe construir un nuevo terminal para este mismo tipo de carga en el sector oeste de los manglares del puerto (Terminal 2). En los Gráficos # 19 y 20 muestran la configuración prevista para las nuevas instalaciones del Puerto de Guayaquil.

Gráfico # 19. Terminal 1 de Contenedores Ampliado



Fuente: Plan Maestro de Desarrollo de APG, 2006

Gráfico # 20. Nuevo Terminal 2 de Contenedores



Fuente: Plan Maestro de Desarrollo de APG, 2006

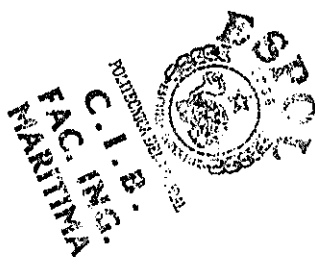
Muelles.- Se propone la construcción de 4 nuevos sitios de contenedores, distribuidos de la siguiente manera:

- Ampliar el frente de atraque del Terminal 1 de Contenedores existente de 550 m a 730 m de longitud. Se asignaría el nombre “1C” a este nuevo sitio.
- Construir un nuevo sitio de contenedores ampliando en 256 m y en dirección poniente el frente de atraque conformado por los muelles 1 a 6. Este nuevo sitio se lo denominaría “No.7”.
- Construir un nuevo frente de atraque para contenedores de 400 m en el Estero del Muerto. A este sitio se lo denominaría “No.-8 y No.-9”.
- Reconstruir y reforzar el muelle de atraque No.-6 para la tención de naves de contenedores, sobre una extensión de 190 m. Los muelles propuestos conformarían la nueva Terminal de Contenedores 2 de APG.

Explanadas de Acopio.- Fundamentalmente se amplía el área de almacenaje de contenedores para:

- Terminal 1.- Ampliar su superficie extendiéndola sobre un área adicional de 15 Ha, incrementándolas a 43.7 Ha.
- Terminal 2.- Construcción de un área de respaldo para depósito de contenedores con una superficie total de 37.9 Ha., a partir de la incorporación de 30.9 Ha de manglares y 7 Ha reducidas de la superficie actual del Terminal Multipropósito.

Grúas de Muelle.- Adquisición de grúas tipo Gantry, dispuestas de la siguiente manera:

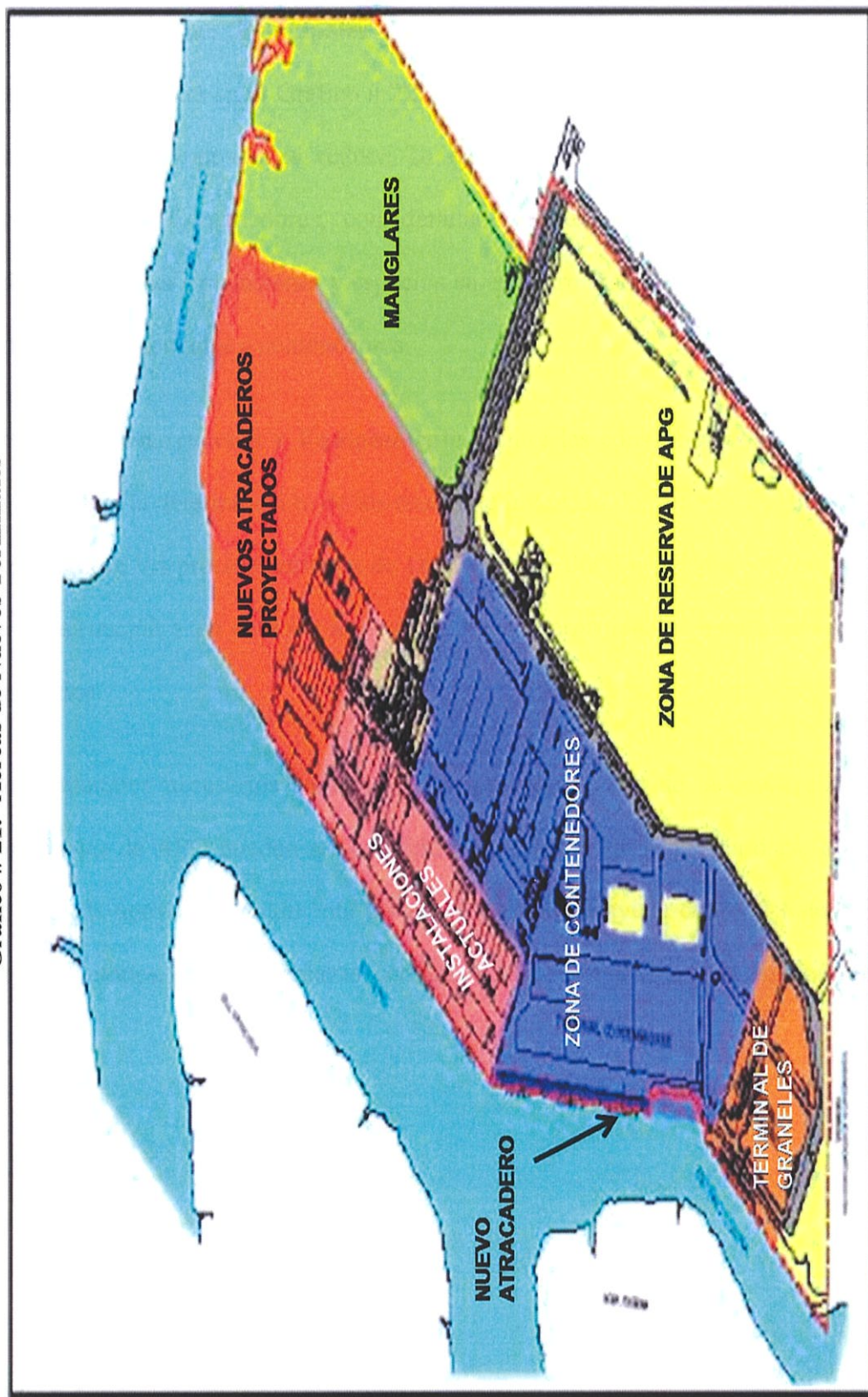


- Terminal 1.- 6 grúas de contenedores y una grúa móvil también para contenedores.
- Terminal 2.- 8 grúas para la operación de los cuatro muelles y dos grúas móviles, también para contenedores.

Características de las Zonas de Mejoramiento y Ampliación.- Consiste de dos áreas para terminales de contenedores y una para el terminal de carga al granel. Los muelles están planificados para ser ubicados al frente de estas áreas y cada una de ellas debe enfrentarse y tener un margen al Estero Salado (Ver Gráfico # 21)

Ubicación de Terminales en las Áreas.- La ubicación de cada terminal fue determinada sobre la base de la distribución de los muelles y de las necesidades de espacio de cada terminal. Los autores del Plan han considerado que la Terminal de Carga a Granel quedará ubicada en la zona donde actualmente se encuentra, ya que tiene la capacidad suficiente para hacerle frente al volumen de carga futuro. Para el caso de la nueva Terminal de Contenedores se estimó que por razones que no afecten la operatividad del puerto en su etapa de construcción, a más de que es la única zona que cuenta con la superficie necesaria para dicho propósito, sea construida en la parte occidental de las actuales instalaciones.

Gráfico # 21. Aéreas de Nuevos Terminales



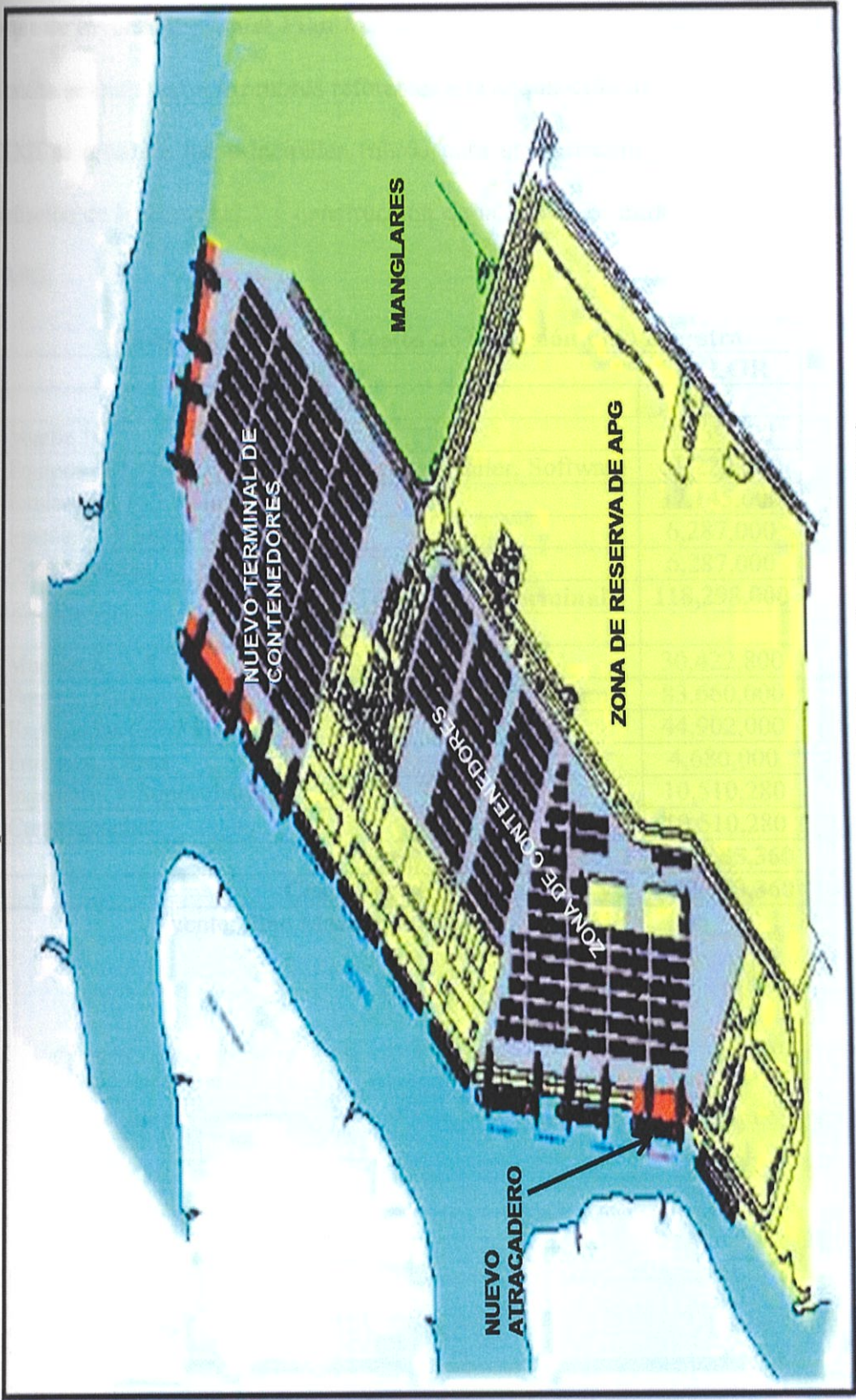
Fuente: Plan Maestro de Desarrollo de APG, 2006

Disposición de las Principales Instalaciones.- La disposición de las cuatro terminales se ilustra en el Gráfico # 22. El concepto básico del área de respaldo de la Terminal Multipropósito es reducir su extensión en 21 Ha, en beneficio de las Terminales de Contenedores, considerando que en la actualidad hay una baja utilización de las instalaciones y espacios en este terminal, inclusive se lo utiliza para actividades vinculadas a contenedores.

Obras de Construcción y Equipamiento.- Entre las consideraciones que se deben realizar para la determinación de los costos de inversión, los autores del Plan Maestro consideraron los precios unitarios de Diciembre de 2005 provistos por la Cámara de la Construcción y de acuerdo a los estándares internacionales para obrar y equipos portuarios.

Los materiales necesarios para las obras de construcción de la ampliación de los Terminales de APG pueden ser adquiridos de manera local; podría darse el caso de equipos de apoyo, especialmente los relacionados a la ayuda desde el Estero Salado como pontones, dragas, barcasas con grúas, etc., que podrían ser traídos desde el exterior.

Gráfico # 22. Disposición de Terminales en Plan Maestro



Fuente: Plan Maestro de Desarrollo de APG, 2006

Costos de Inversión para el Plan Maestro.- Para la determinación de los costos de inversión se excluyeron los rubros referentes a la adquisición de terrenos. En la Tabla # XXII se resumen los principales rubros para construcción y equipamiento de la ampliación de la Terminal 1 y construcción de la nueva Terminal 2 de Contenedores de APG.

Tabla # XXII. Costos de Inversión Plan Maestro

RUBROS	VALOR
Terminal 1	
Muelle 1C	7,359,000
Equipos (6 Grúas Gantry, RTG, Tractor/Tráiler, Software)	61,220,000
Explanadas (43.7 Ha)	37,145,000
Ingeniería y Supervisión	6,287,000
Contingencias	6,287,000
Total Costo Terminal 1	118,298,000
Terminal 2	
Muelles 6, 7, 8, 9	30,422,800
Equipos (Grúas Gantry, RTG, Tractor/Trailer, Software)	83,660,000
Explanadas (37.9 Ha)	44,902,000
Edificios, Otros	4,680,000
Ingeniería y Supervisión	10,510,280
Contingencias	10,510,280
Total Costo Terminal 2	184,685,360
Costos Total Terminales 1 y 2	302,983,360

Fuente: Plan Maestro de Desarrollo de APG, 2006

CAPITULO III. EJECUCION DE LA CONCESION

3.1. Organización para la coordinación de la ejecución de obras e inversiones

El CNMMP, para que las Autoridades Portuarias puedan ejercer un mejor y eficiente control de las concesiones portuarias, resolvió en el año 2001 que, cumplan con lo siguiente:

- Las Autoridades Portuarias conformarán una Unidad de Gestión de las Concesión.
- El personal a seleccionar para conformar esta Unidad, debe tener el perfil necesario y adecuado para cumplir con sus responsabilidades y funciones asignadas.
- El Personal mencionado tendrá a su cargo las funciones relativas al control de las inversiones a llevarse a cabo por parte del Concesionario, de acuerdo al Plan de Desarrollo de la Concesión.
- El control debe además garantizar que el Concesionario preste los servicios portuarios en forma eficiente, continua, responsable, obligatoria, permanente y segura.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil con la finalidad de cumplir con el rol de control de los concesionarios y mientras no esté aprobada por parte de la SENRES la nueva estructura organizacional, determinó que la Unidad de Gestión cumpla el rol de controlador, en razón de contar con personal de carrera que ha estado inmerso en los procesos de modernización portuaria. Las funciones de esta Unidad son:

- Analizar y evaluar las gestiones operativas, técnicas, administrativas y financieras de la Entidad,
- Supervisar y Controlar el cumplimiento del objeto y cláusulas de los contratos celebrados por las empresas concesionarias, permisionarias y demás que dan servicio al Puerto.
- Emitir las recomendaciones pertinentes y tendientes a mejorar los servicios e imagen del Puerto, así como la captación de nuevos mercados.

Entre las responsabilidades del Jefe de la Unidad de Control de Gestión, podemos citar que son:

- a. Cumplir y hacer cumplir las Leyes y Reglamentos establecidos en la Entidad.
- b. Presentar a la aprobación de la Gerencia General el Plan y Cronograma anual de actividades de su Unidad, con el presupuesto respectivo y las proyecciones para futuro.
- c. Elaborar conjuntamente con los Analistas de su Unidad, Jefes Departamentales y de Unidades el informe anual de la Entidad.

- d. Controlar que las empresas concesionarias y permisionarias den cumplimiento a lo pactado en las respectivas cláusulas de los contratos celebrados.
- e. Coordinar con la Unidad de Atención al Usuario las gestiones necesarias para satisfacer constantemente las necesidades de los usuarios, así como también velar por la solución inmediata a los reclamos y/o requerimientos creando ambiente de interés mutuo.
- f. Analizar conjuntamente con los analistas de su Unidad, los sistemas estadísticos de la Entidad y los de otras Instituciones Nacionales e Internacionales, presentar informe a la Gerencia con las respectivas observaciones y recomendaciones.
- g. Cumplir con las observaciones y recomendaciones emitidas por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, Contraloría General del Estado y Organismos afines de control.
- h. Actualizar en materia de su competencia los Planes Maestros Estratégicos y asesorar en la implantación y ejecución del método de planificación empresarial en materia de operación y técnicas portuarias.

En el Capítulo XII - Control de la Concesión, se describen las cláusulas de control que debe ejercer APG sobre el concesionario para efectos de seguimiento y verificación de cumplimiento de compromisos adquiridos.

Independientemente de las funciones asignadas a la Unidad de Control de Gestión y de las cláusulas del Contrato de Concesión, el CNMMP, DIGMER y el CONAM en

su época, contrataron al Consultor Internacional, Sr. Juan Carlos del Palacio, calificado por el Banco Mundial en las actividades portuarios y se dictó el Seminario "Seguimiento y Control de las Concesiones Portuarias", en el que se recomiendan aplicar controles específicos sobre:

- Ingresos, Tarifas y Precios
- Inversiones y Calidad del Servicio
- Otros Controles relacionados con: Inflación, Medidas de Seguridad para la Información, Indicadores de desempeño, Incentivos, Sanciones, Renegociación del Contrato, Indicadores de Rendimiento, Convenios Internacionales, Reglamento para el Control, Marco Legal, etc.
- Implementación de un Modelo Regulatorio Económico-Financiero, estándar para todos los puertos concesionados.

3.2. Avance de los compromisos adquiridos por la Concesionaria

La Unidad de Control de Gestión es la encargada de evaluar las inversiones del concesionario; para el efecto, en concordancia con Contecon Guayaquil S.A. registra, analiza e informa del estado de inversiones, proyectos, procedimientos, etc., que están registrados en el Contrato de Concesión.

La información proporcionada por la Unidad de Control de Gestión de APG, comprende el período de Agosto de 2007 a Julio de 2008 y está en proceso de verificación y ratificación; razón por la cual, bajo ningún motivo debe considerarse

como definitiva hasta que APG informen de manera oficial y certifique sobre el estado de avance de los compromisos adquiridos por Contecon.

En la Tabla # XXIII se resumen las inversiones realizadas por el concesionario para cada una de las inversiones obligatorias y adicionales descritas en el Contrato de Concesión hasta la presente fecha, ante lo cual podríamos manifestar que:

- Contecon ha cumplido con 95% de las inversiones obligatorias y adicionales del contrato.
- Varias actividades han sido iniciadas antes del tiempo de ejecución y plazos acordados, como por ejemplo: Refuerzo estructural muelles 1a y 1b, Ampliación muelle 1c, etc.
- Considerando las inversiones en infraestructura física y equipos, la eficiencia portuaria mejorará de manera significativa.
- Muchas inversiones han sido incluidas en rubros genéricos, lo cual es verificable, tal es el caso de los sistemas de información, control de accesos del personal y de usuarios, estado general de vías y calles de accesos, seguridades, etc., obras que están totalmente implementadas.
- La realización y cumplimiento de los compromisos adquiridos es evidente, tal como se demuestra en la secuencia de fotografías que forman parte del ANEXO I.

Con la infraestructura de equipos adquiridos, las operaciones a las naves y por ende a las carga han mejorado notablemente, incidiendo de manera directa en la calidad del servicio al cliente y en el cumplimiento de unos de los objetivos de la concesión.

Sobre la base de las observaciones descritas en los párrafos anteriores, se ha considerado manifestar que el concesionario de APG, Contecon Guayaquil S.A. viene cumpliendo objetivamente con sus compromisos adquiridos y que la mejoría del puerto está en ascenso. Los objetivos de la concesión se están cumpliendo y la atención a los clientes se realiza sin contratiempos, por lo que, la eficiencia y eficacia que se está manteniendo hacen que el puerto marítimo de Guayaquil, sea el más importante del Ecuador y uno de los más importantes de la costa sur del Pacífico.

3.3. Dificultades/Ventajas para el cumplimiento de los compromisos técnicos y administrativos

En las reuniones mantenidas de manera independiente, tanto con funcionarios de APG (Unidad de Control de Gestión) y Ejecutivos de Contecon Guayaquil S.A., no han existido mayores dificultades para la explotación del contrato de concesión, por el contrario, han sido en realidad muchas ventajas y/o facilidades, considerando que:

- Al momento de entregar las instalaciones al concesionario, APG había concluido un proceso de liquidación de su personal; razón por la cual, no existían riesgos de índole laboral al recibir las instalaciones Contecon.
- Siendo el proceso de concesión en general para todos los puertos del país y en particular el de APG, lentos y complejos, APG tomó todos los recaudos necesarios para considerar, planificar, exigir e implantar en el contrato de concesión, las cláusulas necesarias que satisfagan todas sus necesidades y proyecciones, considerando eso, sí, ofrecer todas las facilidades al concesionario, de tal forma que se cumpla con lo estipulado en el mencionado contrato.
- Al inicio del proceso de transferencia de los bienes existió cierta incertidumbre entre los usuarios de APG, producto de la falta de comunicación de procedimientos para recepción – entrega de mercaderías y los servicios asociados.

Es importante señalar que independientemente de la experiencia y capacidad del concesionario para administrar y operar una terminal portuaria, existe un período de

estabilización de actividades, todo ello dentro de las actividades que debió realizar el concesionario en: selección, contratación y capacitación del personal, adecuación de oficinas administrativas y operativas, etc. Entre otras actividades que son consideradas normales dentro de una contratación de ésta índole.

3.4. Ajustes al Plan Maestro del Puerto

El Plan Maestro de la APG, desarrollado en Septiembre del 2006, por un grupo de Consultores que fueron contratados con respaldo del Convenio suscrito entre el PNUD de las Naciones Unidas y la APG, se encuentra vigente a la presente fecha. De la información proporcionada por los funcionarios de APG, de la Unidad de Gestión, no se han realizado ajustes al mencionado plan.

En el contrato de concesión y en lo relacionado a las inversiones que debe realizar el concesionario, estas fueron tomadas del Plan Maestro de Desarrollo de APG, razón por la cual y bajo estas circunstancias, inferimos que dicho Plan se encuentra en ejecución, habiéndose previsto varias etapas de inversión en infraestructura portuaria, dependiendo del movimiento de carga por parte del concesionario.

CAPITULO IV. ANALISIS COMPARATIVO PRE Y POST CONCESION

Considerando que la ejecución de la concesión de APG se formalizó a partir de Agosto de 2007, se ha estimado conveniente que el análisis de los datos estadísticos de los movimientos de carga y embarcaciones pre y post concesión, se los determine a partir de fechas diferentes al año fiscal, esto es, de Enero a Diciembre de cada año. La información estadística que sirvió para el análisis, ha sido proporcionada por la Unidad de Gestión de APG.

Se ha considerado que los meses de Agosto y Septiembre de 2007, fueron meses de arranque del proceso de concesión, y que durante estos meses se dio el proceso de transferencia de activos y procesos administrativos de APG a CONTECON GUAYAQUIL S.A.

Bajo estas premisas los períodos para el análisis de los datos de movimientos de carga y embarcaciones para el proceso de post-concesión del puerto, han sido considerados de Octubre del año pasado a Septiembre del presente año. Esto es, el año 2008 abarca

de Octubre de 2007 a Septiembre de 2008, y así sucesivamente para los años anteriores; manteniendo éste estándar de análisis del 2003 al 2008.

Es importante señalar que para el caso de la concesión de los terminales de contenedores y multipropósito de APG, el tiempo de concesión es muy corto como para poder realizar una evaluación a fondo del mismo, considerando que en el contrato, a más de la operación del puerto y de los servicios que se ofrece a los usuarios, existen una serie de inversiones, muchas de las cuales, por su complejidad y magnitud no han sido aun iniciadas, razón por la cual, no se podría visualizar cambios significativos entre la administración anterior y presente de APG.

4.1 Movimiento de carga

Para el análisis del movimiento de la carga se han considerado los datos estadísticos relacionados con la Importación y Exportación de Productos, Movimientos de Carga por Tipo de Mercaderías y Manipulación de Contenedores.

En la Tabla # XXIV, se muestran los datos de importaciones y exportaciones del 2003 al 2008. Para el 2003, del movimiento total de productos correspondía el 55% a las exportaciones y el 45% a las importaciones de un total de 3'973.194 toneladas, manteniéndose estos valores porcentuales hasta el 2004. A partir del 2005, las importaciones se han venido incrementado en el tiempo hasta llegar en el 2008 a significar el 52% de la carga total movilizada.

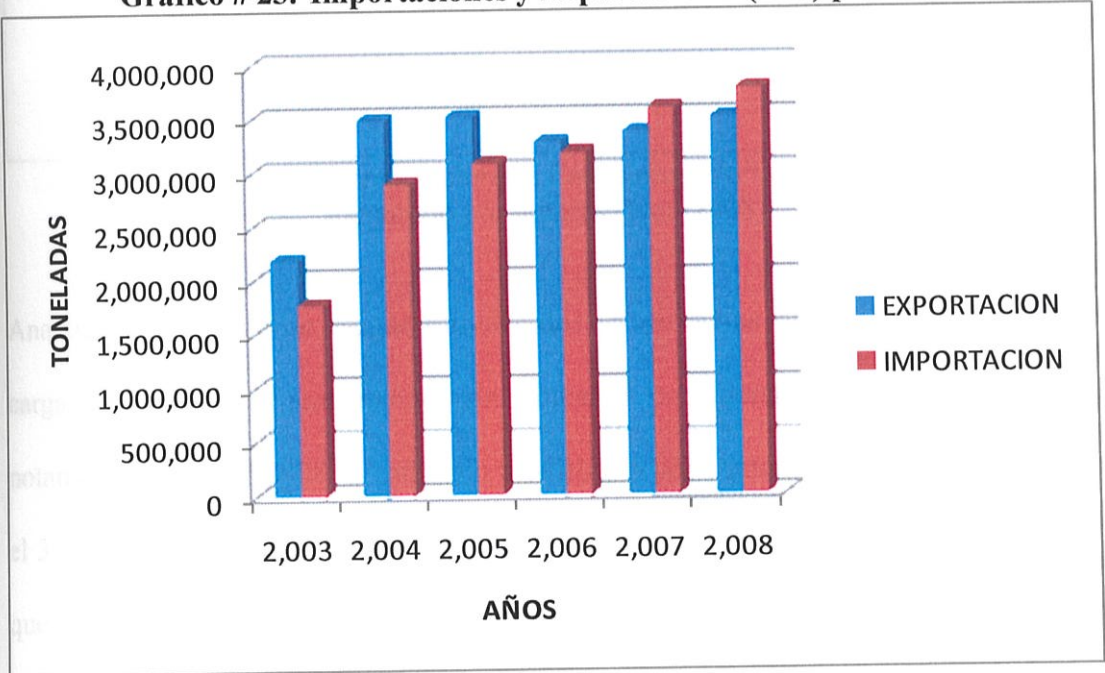
Analizando el 2008 respecto del 2007, se puede observar que el volumen total de la carga se ha incrementado en un 4.52%, correspondiendo 4.05% a las exportaciones y el 4.97% a las importaciones, de un total de 7'272.199 toneladas movilizadas en el 2008. Esta información se la puede observar, en diagrama de barras del Gráfico # 23.

Tabla # XXIV. Resumen de Importaciones y Exportaciones (Ton)

MOVIMIENTO	2,003	2,004	2,005	2,006	2,007	2,008	PROMEDIO 2003 - 2007
EXPORTACION	2,191,160	3,486,712	3,513,650	3,276,626	3,364,339	3,500,717	3,166,497
IMPORTACION	1,782,034	2,898,067	3,082,603	3,182,643	3,593,074	3,771,482	2,907,684
TOTAL POR AÑO	3,973,194	6,384,779	6,596,253	6,459,269	6,957,413	7,272,199	6,074,182
EXPORTACION	55%	55%	53%	51%	48%	48%	52%
IMPORTACION	45%	45%	47%	49%	52%	52%	48%

Fuente: Datos de APG procesados por los autores (Nov/2008)
Preparado por autores (Nov/2008)

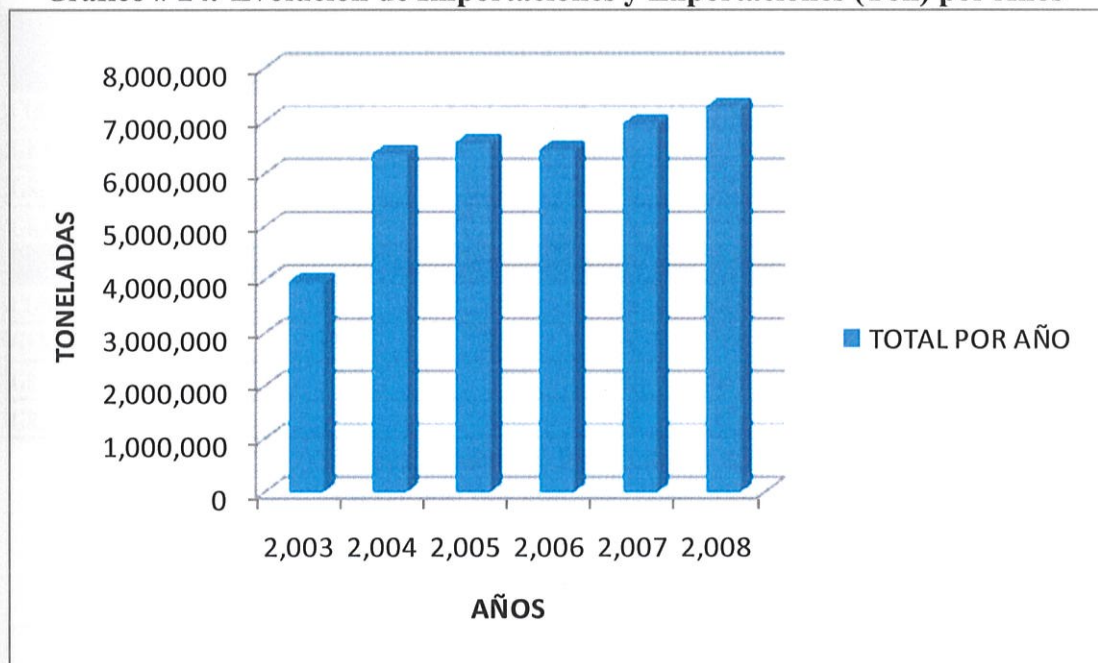
Gráfico # 23. Importaciones y Exportaciones (Ton) por Años



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Al observar la evolución de la carga movilizada, observamos que existe una tendencia a incrementarse a través de los años, tendencia que se puede visualizar claramente en el Gráfico # 24.

Gráfico # 24. Evolución de Importaciones y Exportaciones (Ton) por Años



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Analizando los tipos de cargas movilizadas, observamos que el volumen total de carga se incrementa anualmente, sin embargo considerando los tipos de carga, notamos que para el 2008, el volumen movilizado por contenedores ha disminuido en el 3.42% respecto del 2007, no así para la carga general, graneles líquidos y sólidos que se han incrementado en el 14.8%, 5.96% y 21.74% respectivamente, estimando que este ligero decremento sea consecuencia del proceso de estabilización de la concesión. El porcentaje global de incremento de la carga movilizada entre el 2007 y el 2008 es del 4.52%. En la Tabla # XXV se detallan las cantidades en toneladas y los

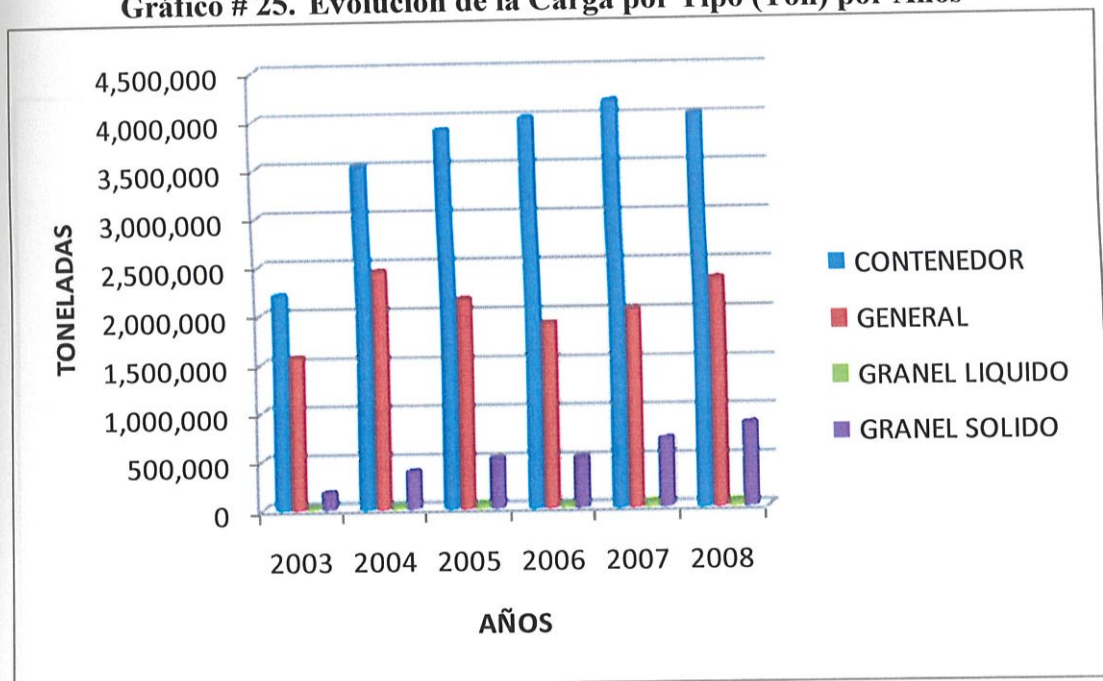
valores porcentuales de incidencia del tipo de carga respecto del total movilizado por cada año. La evolución de la carga por tipo, del 2003 al 2007 se la muestra en el Gráfico # 25.

Tabla # XXV. Resumen de Movimientos por Tipo de Carga (Ton)

TIPO DE CARGA	2003	2004	2005	2006	2007	2008	PROMEDIO 2003 - 2007
CONTENEDOR	2,208,064	3,525,139	3,886,856	3,999,206	4,166,730	4,024,346	3,557,199
GENERAL	1,569,137	2,444,777	2,152,318	1,900,512	2,037,716	2,339,222	2,020,892
GRANEL LIQUIDO	24,903	33,327	45,416	38,100	50,929	53,962	38,535
GRANEL SOLIDO	171,089	381,537	511,663	521,451	702,038	854,668	457,556
TOTAL POR AÑO	3,973,194	6,384,779	6,596,253	6,459,269	6,957,413	7,272,199	6,074,182
CONTENEDOR	56%	55%	59%	62%	60%	55%	59%
GENERAL	39%	38%	33%	29%	29%	32%	33%
GRANEL LIQUIDO	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
GRANEL SOLIDO	4%	6%	8%	8%	10%	12%	8%

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Gráfico # 25. Evolución de la Carga por Tipo (Ton) por Años



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

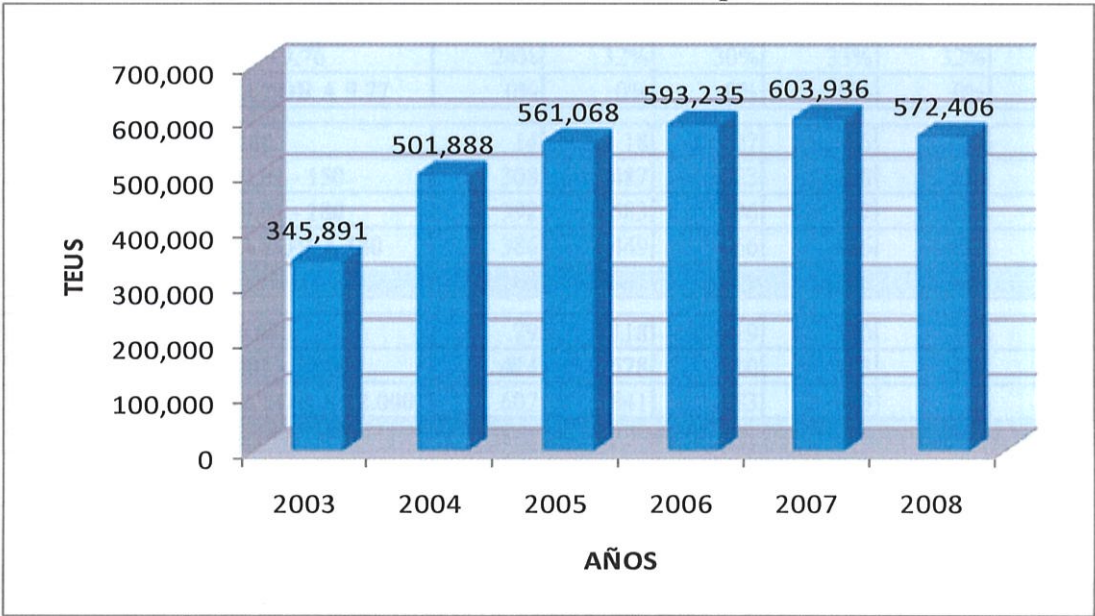
En la Tabla # XXVI y Gráfico # 26 se observa la evolución de los contenedores de 20 y 40 pies, así como los TEUS movilizados del 2003 al 2008. El crecimiento ha sido sostenido durante estos años, sin embargo en el 2008 existe un ligero decremento del 4% y 6% para los contenedores de 20 y 40 pies respectivamente en relación con los movimientos que se dieron en el 2007.

Tabla # XXVI. Movimientos de Contenedores y TEUS

AÑOS	CONTENEDOR 20 PIES	CONTENEDOR 40 PIES	TEUS
2003	75,736	135,089	345,891
2004	105,471	198,197	501,888
2005	114,988	223,040	561,068
2006	122,455	235,390	593,235
2007	120,892	241,522	603,936
2008	115,860	228,273	572,406

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Gráfico # 26. Evolución de TEUS por Años



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

4.2 Movimiento de embarcaciones

Del análisis de la Tabla # XXVII, se desprende que para el año 2008 arribaron al puerto 1.272 naves, de las cuales 580 tuvieron calados menores o iguales a 8.2 m (46%), 276 con calados comprendidos entre 8.21 m y 9.00 m (22%), 415 con calados entre 9.01 m y 9.76 m (33%) y 1 nave con calados superiores a 9.77 m, que por su cantidad no es significativa respecto de las otras. Respecto de la eslora, se observa que arriban en mayor proporción naves con esloras comprendidas entre los 150.01 m y 180 m (468). En relación a las toneladas de registro bruto (TRB), llegaron mayoritariamente naves con capacidades superiores a las 12.000 toneladas.

Tabla # XXVII. Naves arribadas por Años (Calado, Eslora y TRB)

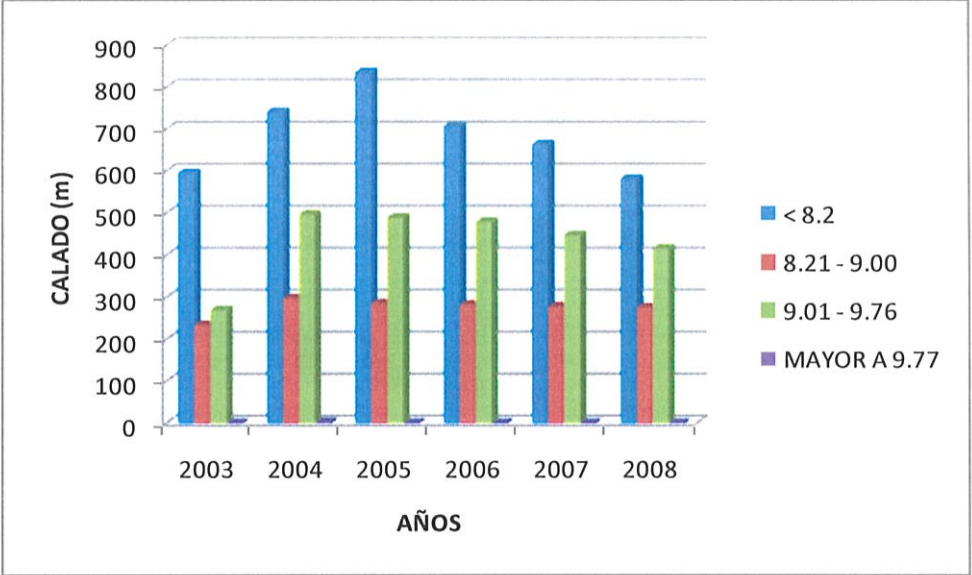
CARACTERIST	RANGO	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CALADO (m)	< 8.2	595	741	835	706	663	580
	8.21 - 9.00	235	298	286	282	277	276
	9.01 - 9.76	269	496	489	478	447	415
	MAYOR A 9.77	1	2	0	0	0	1
	TOTAL	1,100	1,537	1,610	1,466	1,388	1,272
CALADOS (%)	< 8.2	54%	48%	52%	48%	48%	46%
	8.21 - 9.00	21%	19%	18%	19%	20%	22%
	9.01 - 9.76	24%	32%	30%	33%	32%	33%
	MAYOR A 9.77	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ESLORA (m)	< 100	14	18	27	25	31	34
	100.01 - 150	308	487	523	408	396	399
	150.01 - 180	392	583	596	567	528	468
	MAYOR A 180	386	449	466	466	432	371
	TOTAL	1,100	1,537	1,611	1,466	1,387	1,272
TRB (Ton)	< 6.000	79	118	119	130	112	105
	6.001 - 12.000	414	578	610	473	485	495
	MAYOR A 12.000	607	841	883	863	790	672
	TOTAL	1,100	1,537	1,611	1,466	1,387	1,272

Fuente: Boletines Estadísticos APG

Preparado por autores (Nov/2008)

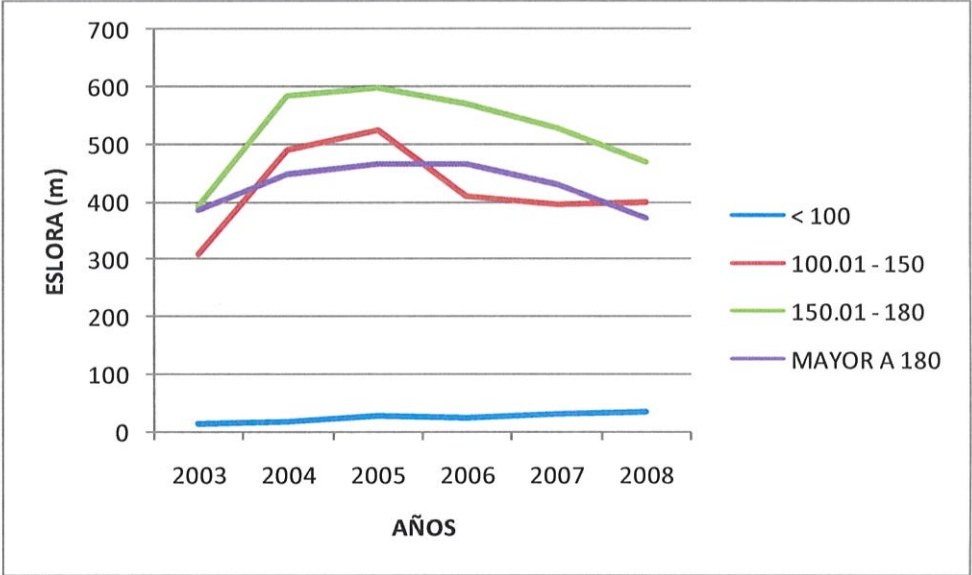
En los Gráficos # 27, 28 y 29 se observa la distribución de naves por años respecto de su calado, eslora y TRB.

Gráfico # 27. Calado de Naves Arribadas por Años



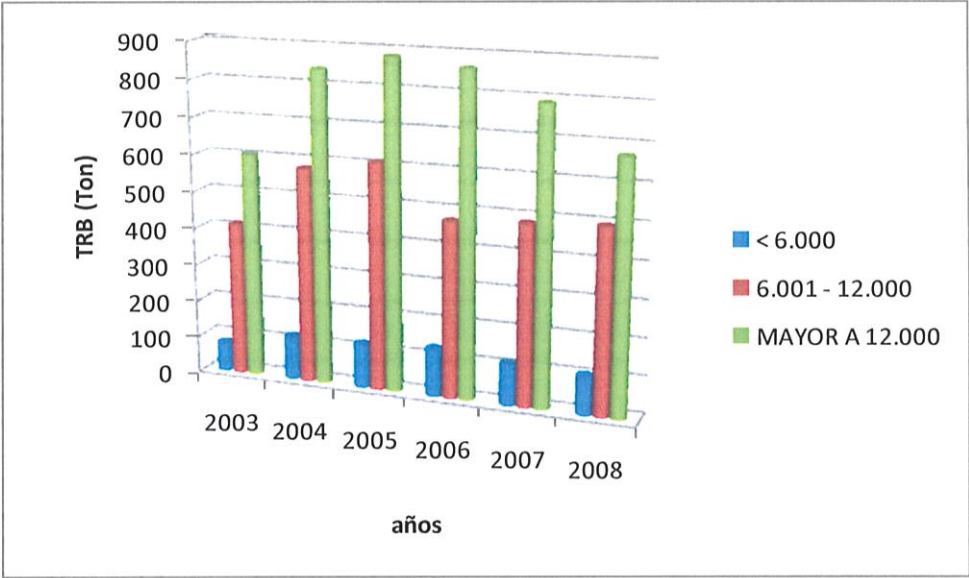
Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Gráfico # 28. Eslora de Naves Arribadas por Años



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Gráfico # 29. Naves Arribadas por Años (TRB)



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Acerca de las naves arribadas y sus Toneladas de Peso Muerto (TPM) en la Tabla # XXVIII se describen los datos procesados, en el cual, el mayor se concentró en naves cuyos tonelajes se encuentran en:

- 9.000 - 9.999 (107 naves que representan el 8%)
- 10.000 - 19.999 (456 naves que representan el 36%)
- 20.000 – 29.999 (184 naves que representan el 14%)
- 30.000 – 39.999 (274 naves que representan el 22%), es decir que el 80% de las naves que arribaron al puerto de Guayaquil se encuentran entre 9.000 y 39.999 según su TPM.

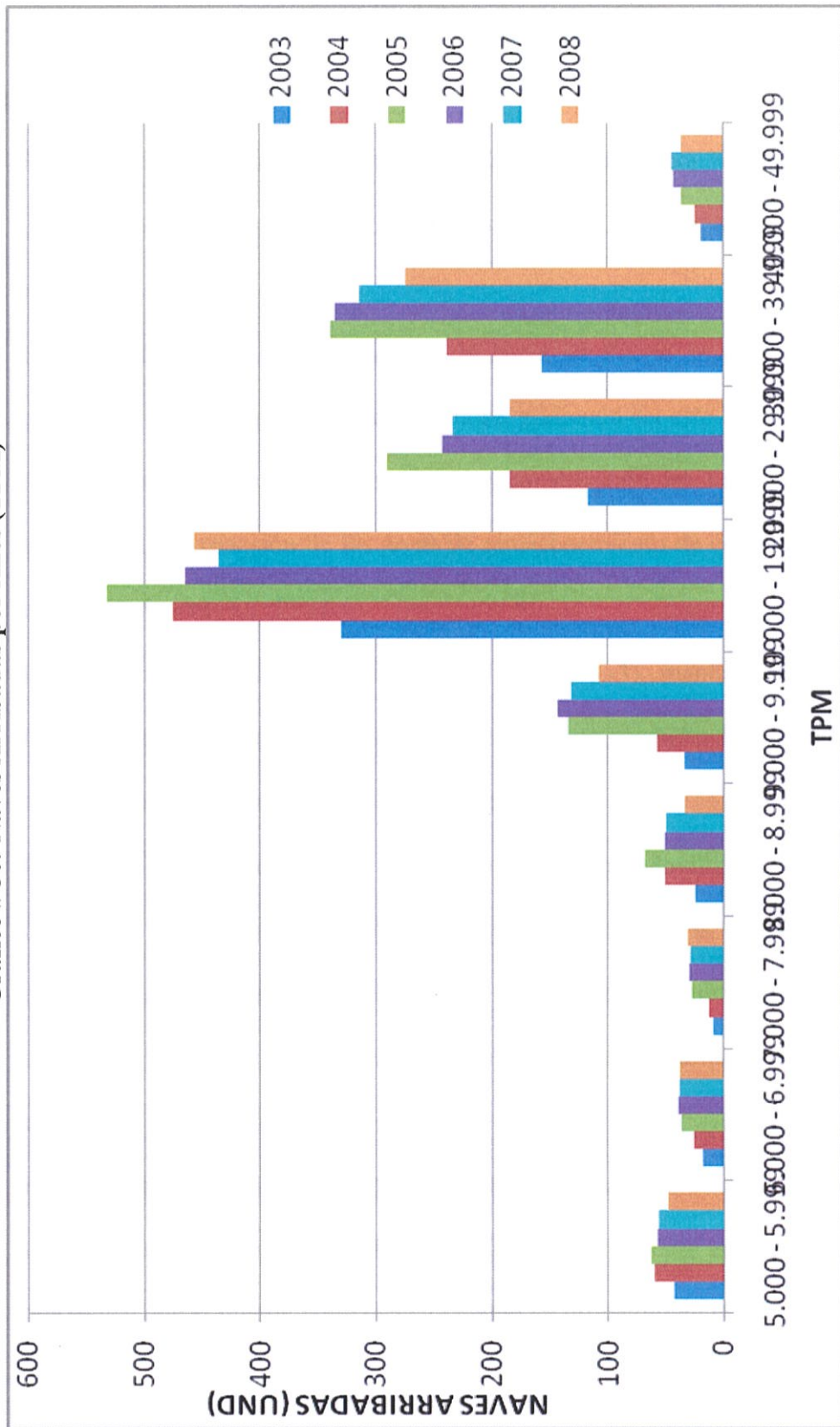
En el Gráfico # 30 se representa esta misma información, pudiéndose observar que la tendencia está en las naves entre 10.000 y 19.999 toneladas de peso muerto.

Tabla # XXVIII. Naves arribadas por Años (TPM)

RANGO	2003	2004	2005	2006	2007	2008
< 500	335	380	43	19	18	21
500 - 999	0	0	1	1	1	1
1.000 - 1.999	0	1	6	9	9	10
2.000 - 2.999	2	3	7	6	6	3
3.000 - 3.999	12	17	18	18	17	20
4.000 - 4.999	2	4	13	10	10	5
5.000 - 5.999	42	60	62	57	55	48
6.000 - 6.999	18	25	35	38	37	37
7.000 - 7.999	7	12	26	29	27	30
8.000 - 8.999	24	50	67	50	49	33
9.000 - 9.999	32	57	133	143	131	107
10.000 - 19.999	329	474	531	463	435	456
20.000 - 29.999	117	184	289	242	233	184
30.000 - 39.999	156	238	339	334	313	274
40.000 - 49.999	19	24	35	43	44	36
50.000 - 79.999	0	0	1	4	3	6
80.000 - 99.999	0	0	0	0	0	1
100.000 - 149.999	0	0	0	0	0	0
150.000 - 199.999	0	0	0	0	0	0
200.000 - 299.999	0	0	0	0	0	0
MAYOR A 300.000	6	8	2	0	0	0
TOTAL	1,100	1,537	1,610	1,466	1,388	1,272

Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Gráfico # 30. Naves Arribadas por Años (TPM)



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Tabla # XXIII. Control de Inversiones de Contecon

INFRAESTRUCTURA	COD	INVERSIONES	PLAZO EN MESES	PROYECTADO UDS \$	EJECUTADO USD \$	% DE EJECUCION
Reforzamiento Muelles TC	TC8	Refuerzo estructural muelles 1, 1a y 1b, gruas gantry	30	4,000,000	9,057,433	226%
Reparación Muelles TC	G10	Rehabilitacion infraestructura, mantenimiento extraordinario	60	1,000,000		
Construcción Muelles	G5	Muelle de embarcaciones auxiliares y terminal turistica	11	11,350,000	10,036,806	88%
	TC9	Ampliacion nuevo muelle 1c	60			
	TM4	Muelle 7 (270 m) y relleno explanadas (10 ha)	-			
	TM5	Muelles 8 y 9 y relleno explanadas	-			
Pacios y zonas de Almacenamiento	G2	Mercaderia peligros - Pavimentos, patios y bodegas	12	10,502,000	8,863,812	84%
	G6	Rehabilitacion pavimentos de patios	18			
	G7	Pavimentos interiores de calles de circulación	15			
	TM2	Terminal de frutas, bodegas, pavimentos y equipos	24			
	TC5	Conexiones para contenedores refrigerados	12			
	TC12	Sistema de control de contenedores refrigerados	11			
	TC15	Sistema de estiba para contenedores llenos (manejo especializado)	12			
Vialidades	G7	Pavimentos interiores de calles de circulación	15	60,000	436,669	728%
	TC2	Inversiones iniciales de ordenamiento operativo	6			
Instalaciones Generales	G3	Sistema contra incendio bodegas y depositos	6	4,325,000	2,179,719	50%
	G8	Señalización horizontal y vertical	9			
	G9	Cerramiento integral del area de concesion	6			
	G11	Reparacion instalaciones, agua/electricidad	24			
	G12	Alcantarillado	24			
	G13	Iluminacion integral, patios y vias de circulacion	12			
	G14	Equipamiento para prevencion y control de contaminacion	30			
	TC11	Sistema electrónico de servicio y verificación	14			
Bodegas	G2	Mercaderia peligros - Pavimentos, patios y bodegas	12	400,000	580,221	145%
	TC10	Instalaciones de inspeccion aduanera	12			
	TM2	Terminal de frutas, bodegas, pavimentos y equipos	24			
	TM6	Bodegas y galpones adicionales para carga genewral y perecederos	6			
Accesos	G18	Ampliación de accesos y seguridades a la TC	8	1,763,000	2,273,412	129%
	G19	Básculas dinámicas de control	3			
	TC2	Inversiones iniciales de ordenamiento operativo	6			
	TC13	Estacionamiento temporal para camiones	8			
	TC14	Escaneeo y revisión de contenedores	6			
	TM2	Terminal de frutas, bodegas, pavimentos y equipos	24			
Oficinas y Edificaciones	G5	Muelle de embarcaciones auxiliares y terminal turistica	11	1,315,000	1,326,012	101%
	G16	Mantenimiento de equipo portuario especializado mayor	12			
	G17	Oficinas operativas y administrativas, áreas de servicios a usuarios y autoridades	12			
	TC10	Instalaciones de inspeccion aduanera	12			
Demoliciones	TC7	Demolicion de bodegas	--	150,000		0%
Otras Inversiones	--	Inversiones varias	--	768,612		0%
Proyectos, Estudios, Supervisión	G4	Proyecto de ingenieria de la ampliacion - muelles 7, 8 y 9	60	1,665,000	641,347	39%
	G10	Rehabilitacion infraestructura, mantenimiento extraordinario	60			
	G16	Mantenimiento de equipo portuario especializado mayor	12			
	G17	Oficinas operativas y administrativas, áreas de servicios a usuarios y autoridades	12			
	TC1	Proyecto para la terminal de contenedores	6			
	TC8	Refuerzo estructural muelles 1, 1a y 1b, gruas gantry	30			
	TM1	Proyecto logistico portuario del banano, terminal de frutas	6			
	TM3	Refuerzos de muelles tm, operación gruas moviles	60			
	TM7	Reforzamiento temporal de muelles para operaciones con grúa MHC	12			
	TM8	Reforzamiento de muelles en TM para grúas portacontenedores (pórtico)	12			
Otros Estudios	--	Proyectos iniciales varios	--	777,358	709,058	91%
TOTAL INVERSIONES REALIZADAS				38,075,970	36,104,489	95%

Fuente: APG – Unidad de Control de Gestión (Información preliminar)
Preparado por Autores (Nov/2008)

Al observar la Tabla # XXIX correspondientes a los índices operativos, notamos lo siguiente:

- Para el Índice No.-1 relacionado con la Carga Promedio por Nave, se nota que al 2008 el promedio es de 5.717 toneladas manteniéndose la tendencia a incrementar este índice.
- El Índice No.-2, de Permanencia de la Nave en Puerto se nota que las horas promedios anuales siguen incrementándose, pudiendo ser esto debido a la trabajos de reforzamientos de los muelles 1ª y 1b y construcción del nuevo atracadero 1c, así como a la expansión de las áreas de almacenamiento de contenedores que se están ejecutando.
- En Tiempo en Muelles de las Naves (Índice No.-3), mantiene la tendencia a incrementarse a través de los años, estimando sea producto la capacidad de las mismas y a la eficiencia para su carga y descarga.
- Para los Índices No.-4 y 5, Promedio de Carga Movilizada y Tiempo de Operación respectivamente, mismos que nos indica la eficiencia de las operaciones portuarias, existe en el 2008 un ligero decrecimiento comparado con el 2007, mismo que puede ser debido a las obras de infraestructura que está ejecutando el concesionario.
- El Índice de Ocupación (No.-6), que denota como ha sido el comportamiento del tráfico de las naves en los muelles, ha tenido una incremento en el 2008, valor que nos indica que el muelle permanece ocupado en promedio en un 56%.

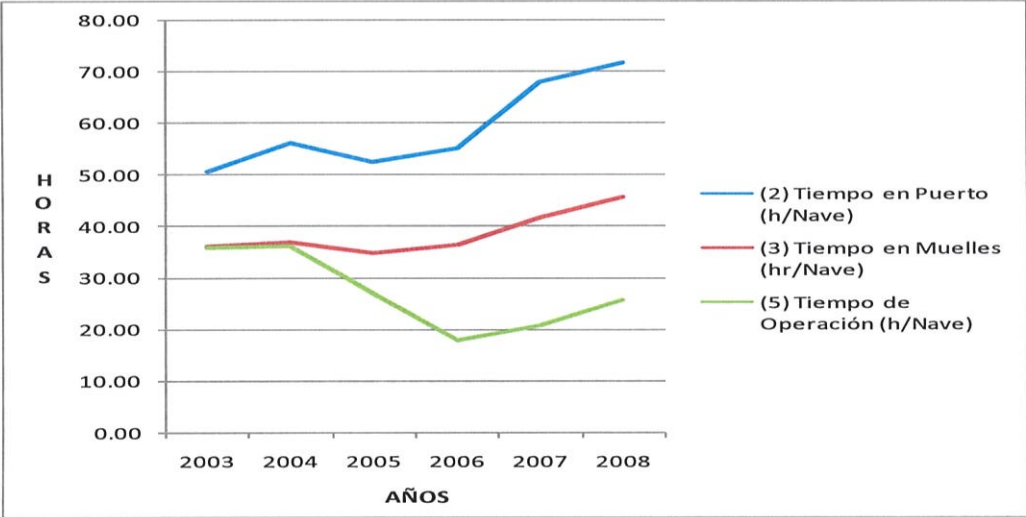
En los Gráficos # 31 y 32 se representan los diferentes índices calculados para el período 2003 a 2008.

Tabla # XXIX. Índices Operativos

INDICADORES	2003	2004	2005	2006	2007	2008
No. de Naves Arribadas	1,100	1,537	1,619	1,493	1,352	1,272
Volumen de Carga Movilizada (Ton)	3,973,194	6,384,779	6,596,253	6,459,269	6,957,413	7,272,199
(1) Carga por Nave (Ton/Nave)	3,612	4,154	4,074	4,326	5,146	5,717
Permanencia de Naves en Puerto (h)	55,680	86,086	85,042	82,303	91,767	91,144
(2) Tiempo en Puerto (h/Nave)	50.62	56.01	52.53	55.13	67.88	71.65
Total Tiempo en Muelles (h)	39,839	56,602	56,350	54,180	56,209	57,992
(3) Tiempo en Muelles (hr/Nave)	36.22	36.83	34.81	36.29	41.57	45.59
Total Tiempo de Operación (h)	39,594	55,630	43,620	26,495	27,850	32,745
(4) Promedio de Carga Movilizada (T/h)	100.35	114.77	151.22	243.79	249.82	222.09
(5) Tiempo de Operación (h/Nave)	35.99	36.19	26.94	17.75	20.60	25.74
(6) Índice de Ocupación (%)	99%	98%	77%	49%	50%	56%
(1) Carga por Nave = Volumen de Carga Movilizada / No. de Naves Arribadas						
(2) Tiempo en Puerto = Permanencia de Naves en Puerto / No. de Naves Arribadas						
(3) Tiempo en Muelles = Total Tiempo en Muelles / No. de Naves Arribadas						
(4) Promedio de Carga Movilizada = Volumen de Carga Movilizada / Total Tiempo de Operación						
(5) Tiempo de Operación = Total Tiempo de Operación / No. de Naves Arribadas						
(6) Índice de Ocupación = Total Tiempo de Operación / Total Tiempo en Muelles						

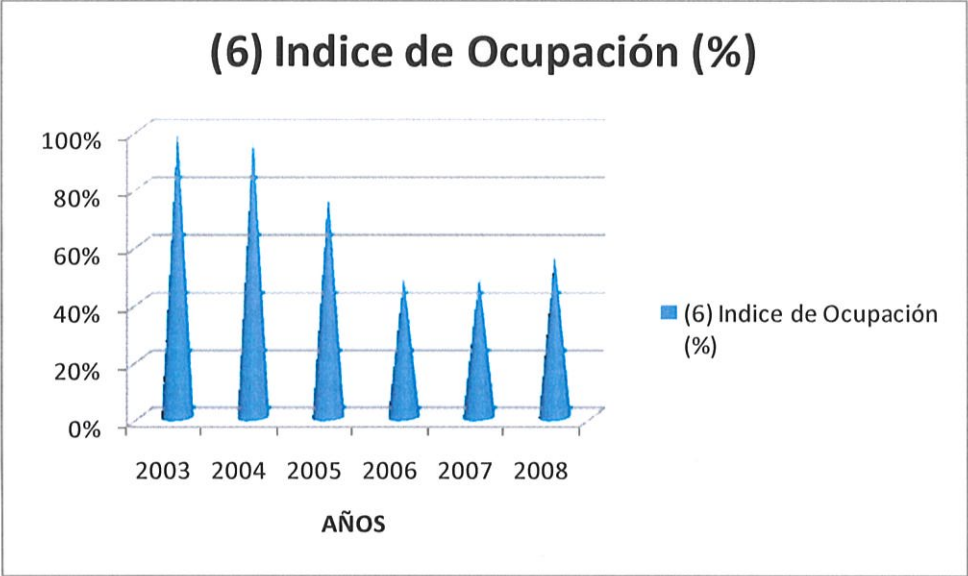
Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Gráfico # 31. Evolución Índices de Tiempos (Hrs) por Años



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

Gráfico # 32. Evolución Índice de Ocupación por Años



Fuente: Boletines Estadísticos APG
Preparado por autores (Nov/2008)

4.3 Nuevas instalaciones físicas e infraestructura

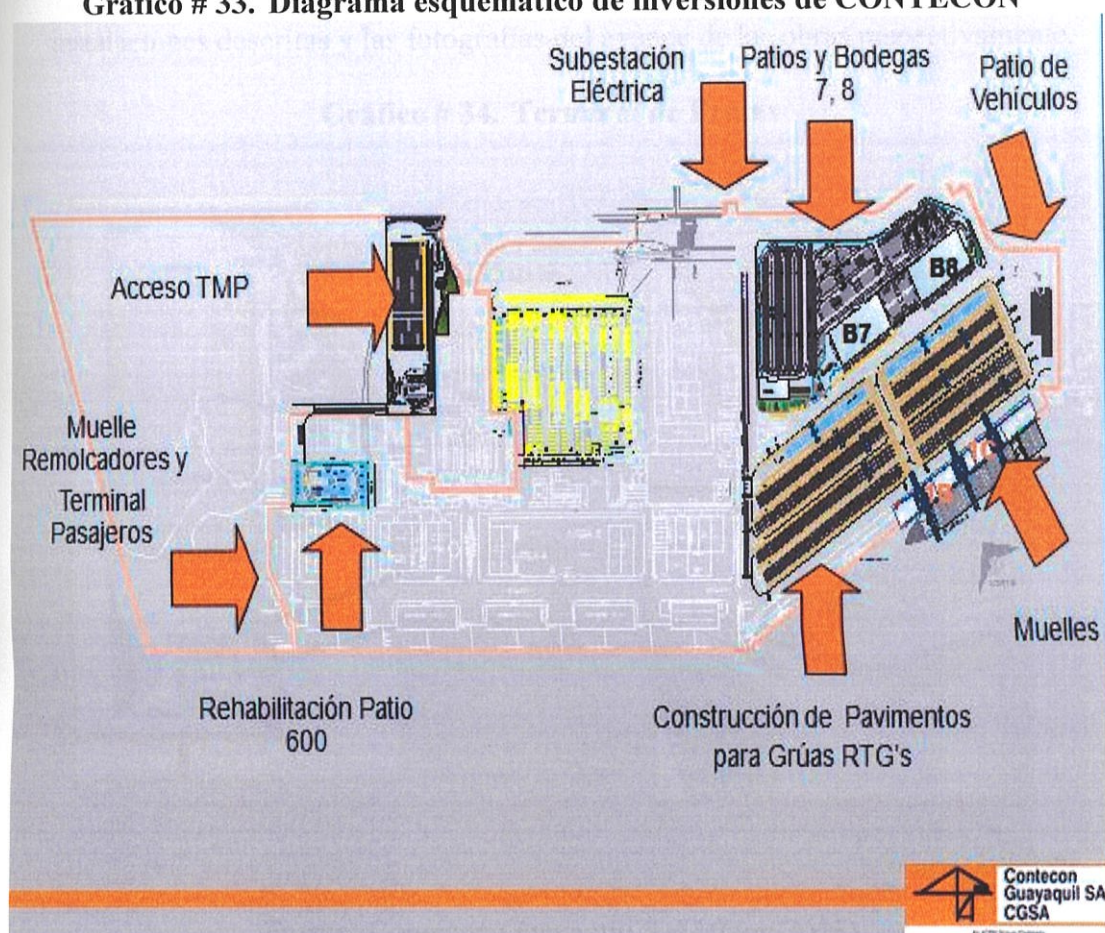
CONTECON GUAYAQUIL S.A. concesionario del Puerto Marítimo de Guayaquil en concordancia con lo estipulado en el contrato de concesión firmado con APG en Agosto 1 de 2007, debe cumplir a más de las operaciones y servicios portuarios con una serie de inversiones obligatorias, mismas que deben ser ejecutadas de acuerdo al plan establecido en el mencionado contrato, en cuanto al plazo, calidad, capacidad y costos se refiere.

En la presente sección se describen las nuevas instalaciones e infraestructura instalada o en proceso de instalación por CONTECON GUAYAQUIL S.A., información que nos ha sido proporcionada por el concesionario y que abarca el período de Agosto 2007 a Julio 2009, esto es, inversiones que ya se han realizado, están siendo

implementadas y otras que han sido consideradas en el presupuesto general de la compañía.

En el Gráfico # 33 se esquematiza de manera general las inversiones correspondientes al primer año de la concesión; mismas que están orientadas básicamente a la Construcción de la Terminal Multipropósito Bananero, Muelle de Remolcadores y Terminal Turístico de Pasajeros, Subestación Eléctrica, Adecuación de Patios de Bodegas 7 y 8, Patio de Vehículos, Construcción de Pavimentos para Grúas TGS's y Reforzamiento de Muelles de Contenedores 1B y Construcción del Muelles 1C.

Gráfico # 33. Diagrama esquemático de inversiones de CONTECON



Fuente: CONTECON Guayaquil S.A. (Nov/2008)

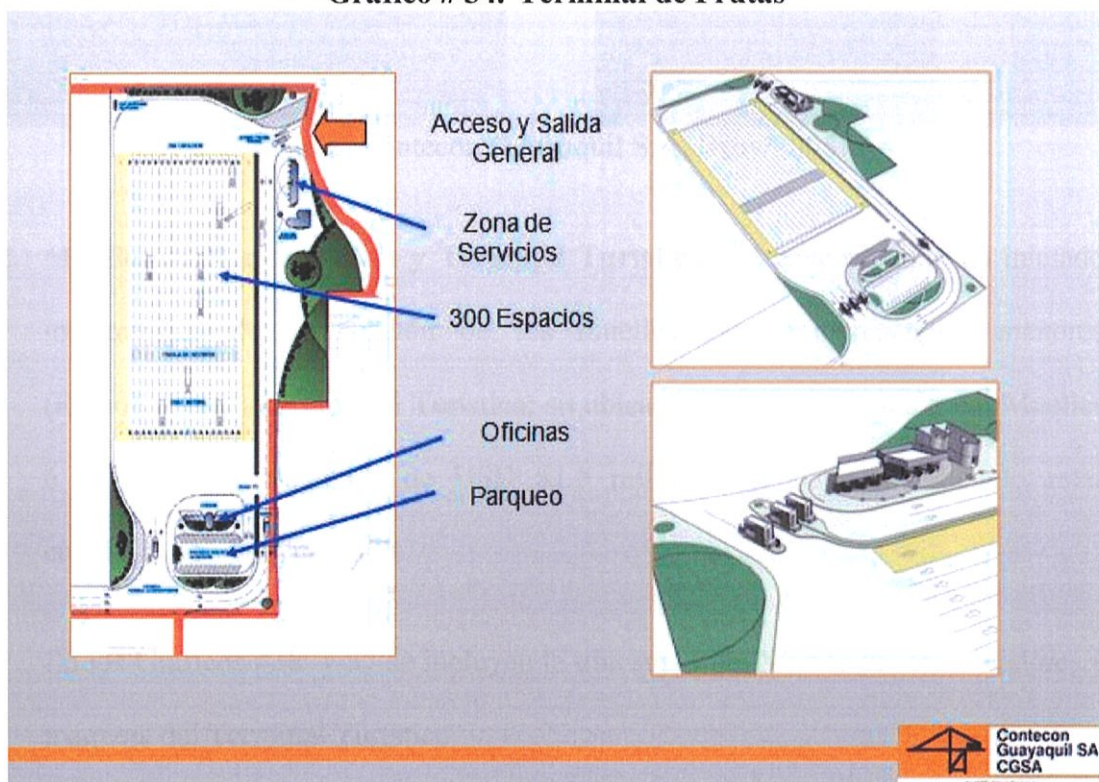
Entre las principales instalaciones físicas e infraestructura realizadas por el concesionario podemos citar a las siguientes:

1. Terminal Multipropósito - Proyecto Logística Portuaria del Banano,

Terminal de Frutas.- Actualmente en construcción del parqueadero de camiones bananeros en un área de 30.000 m² con pavimentos de hormigón, áreas de comedores, baterías sanitarias, oficinas administrativas y casetas de control de accesos. Las inversiones realizadas para estas obras son de de aproximadamente USD \$4.2 millones de dólares.

En las Gráficos # 34 y 35 se representa el plano general de implantación de las instalaciones descritas y las fotografías del avance de las obras respectivamente.

Gráfico # 34. Terminal de Frutas



Fuente: Contecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

Gráfico # 35. Avance de obras del Terminal de Frutas



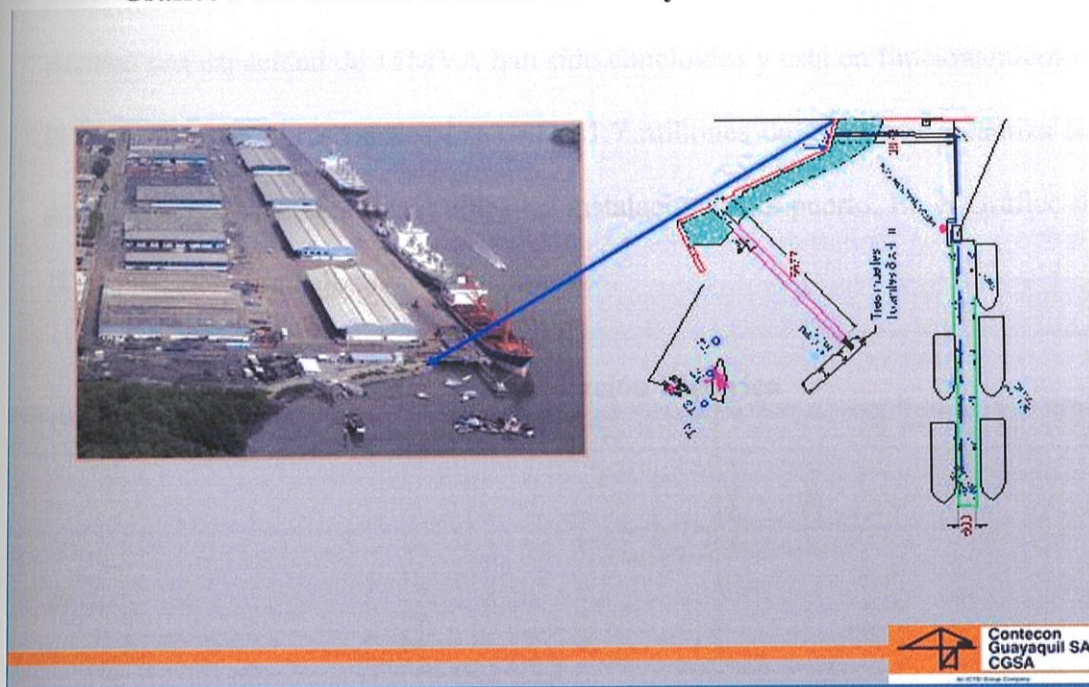
Fuente: Contecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

- 2. Muelles de Remolcadores y Terminal Turística.-** El concesionario ha iniciado los trabajos de reubicación de los muelles para embarcaciones menores (Remolcadores) y Terminal Turística; su ubicación es a continuación del Muelles 6 a un costo referencial de USD \$1.5 millones de dólares, debiendo estar concluidos en Feb. de 2009.

En los Gráficos #36 y 37 se incluyen la ubicación del Muelle de Remolcadores y maqueta del Terminal Turístico.

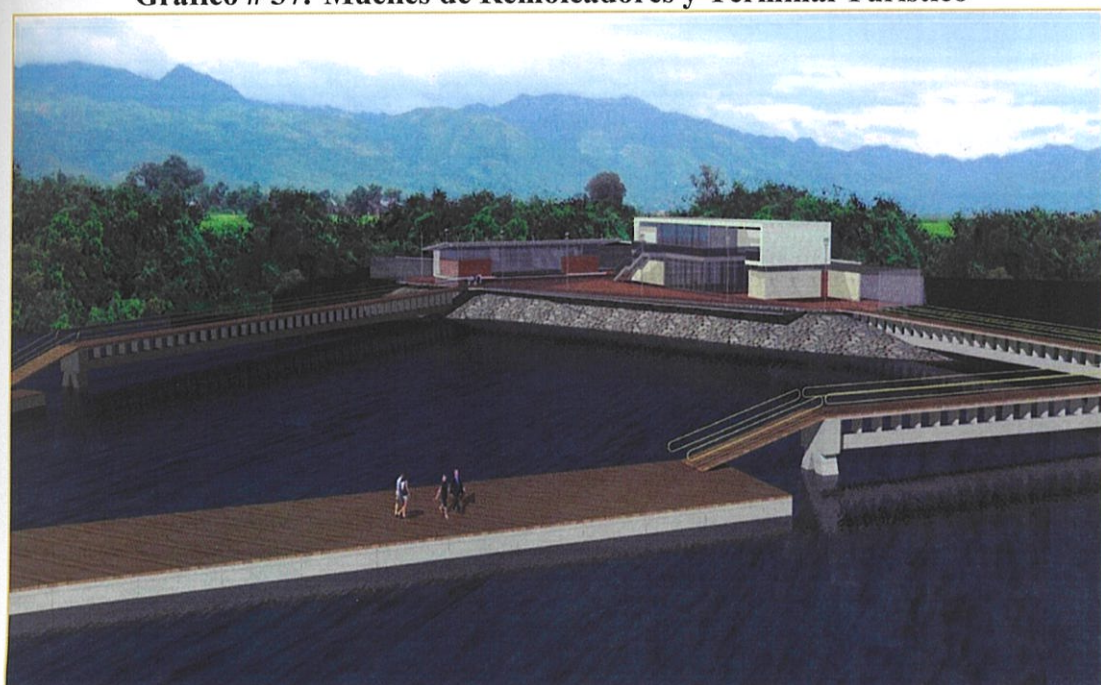


Gráfico # 36. Muelles de Remolcadores y Terminal Turístico



Fuente: Contecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

Gráfico # 37. Muelles de Remolcadores y Terminal Turístico



Fuente: Contecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

3. **Subestación Eléctrica.-** Los trabajos de adecuación de la nueva subestación eléctrica con capacidad de 15MVA han sido concluidos y está en funcionamiento. El costo de estas obras bordea los USD \$1.7 millones de dólares y garantiza la provisión de energía eléctrica a todas las instalaciones del puerto. En el Gráfico # 38 se muestra los trabajos realizados.

Gráfico # 38. Subestación Eléctrica



Fuente: APG - Unidad de Control de Gestión (Nov/2008)

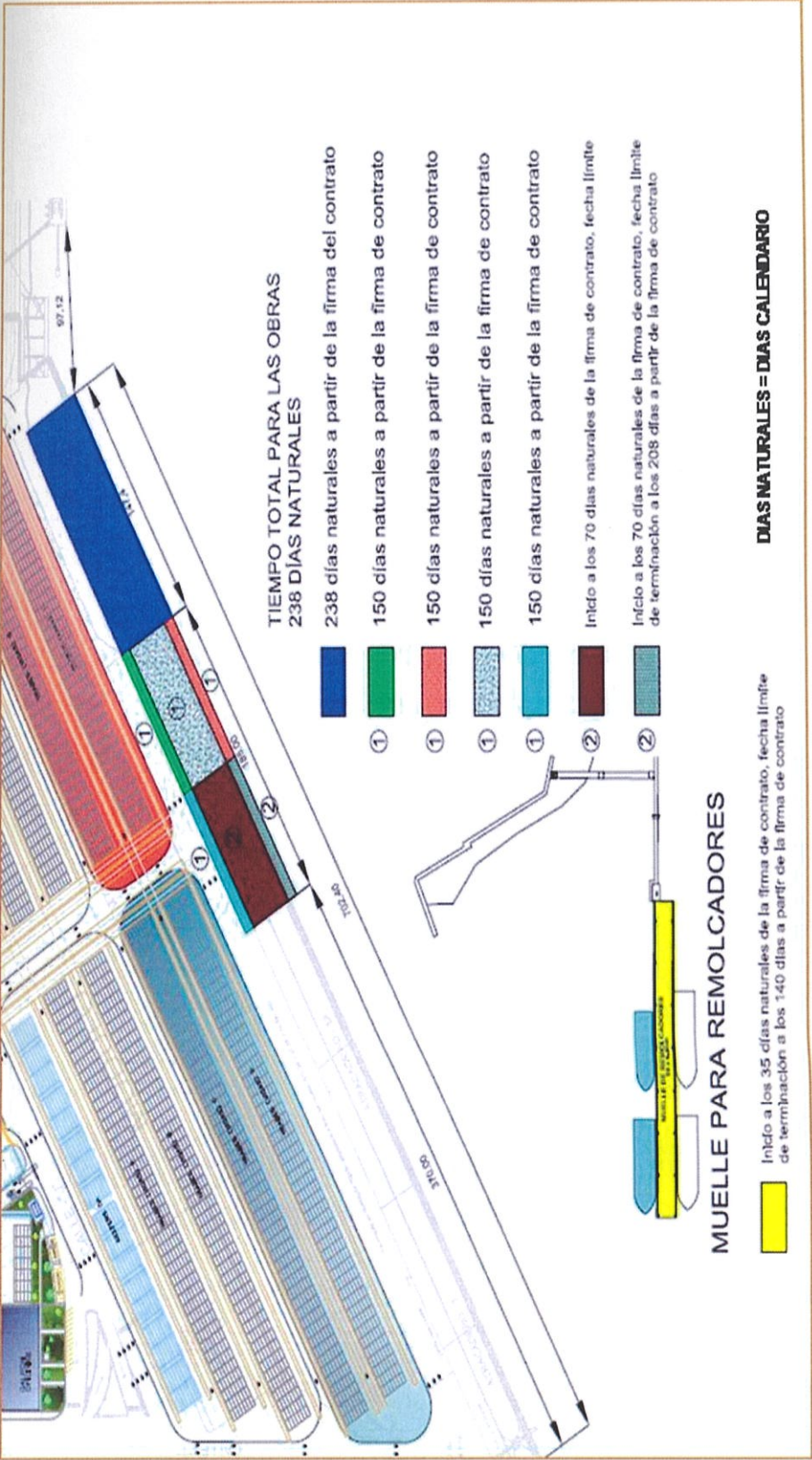
4. Ampliación y Reforzamiento del Muelles 1B y Construcción del Muelle 1C.-

Obras de infraestructura portuaria planificadas por aproximadamente USD \$37.3 millones de dólares actualmente en ejecución, estimando concluir las el próximo año; los trabajos relativos a la ampliación y reforzamiento del Muelles 1B han sido concluidos, indicando que en estos trabajos se incluye el área de pavimentos.

Para la construcción del Muelles 1C, el concesionario con el objeto de conseguir una mayor profundidad en el atracadero, ha construido el mismo algunos metros mas afuera de la línea de vista de los atracaderos 1ª y 1B, esperando con estas obras de ingeniería conseguir calados de 12 m de profundidad.

En el Gráfico # 39 se representa el cronograma de actividades para el Reforzamiento del Muelles 1B y Construcción del Muelles 1C, así como el plano general de las ubicaciones de la infraestructura; y en el Gráfico # 40 se presentan los avances de obras realizadas.

Gráfico # 39. Actividades Reforzamiento Muelles 1B y Construcción Muelle 1C



Fuente: Contecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

Gráfico # 40. Obras para Reforzamiento Muelles 1B y Construcción Muelle 1C



Fuente: Contecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

Gráfico # 42. Instalaciones Contenedores Refrigerados



Fuente: APG – Contecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

- 6. Rehabilitación de Pavimentos de Patios, Pavimentos Interiores de Circulación, Patios de Vehículos.-** El patio denominado “600”, localizado en la segunda líneas de bodegas del atracadero No.-6 fue totalmente reconstruido. Acerca de los trabajos de pavimentación de las calles de circulación, se debe indicar que los mismos se han venido ejecutando desde el inicio de la concesión; actualmente están finalizando los pavimentos de calles interiores de circulación, debiendo indicar que se autorizó prórroga debido a los trabajos de implementación del Sistema de Agua Potable y Control de Incendios. Las inversiones para estos rubros se cuantifican en el rubro de “otras inversiones” en el resumen de inversiones que se incluye al final de la presente sección.

Gráfico # 44. Rehabilitación Patio “600”, Antes y Después



Fuente: Contecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

Gráfico # 45. Rehabilitación de Calles de Circulación



Fuente: APG - Contecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

7. Señalización Vertical y Horizontal.- Desde el inicio de la concesión se han venido ejecutando las obras de señalización vertical y horizontal en vías de acceso, bodegas y patios de almacenamiento. Los cronogramas de ejecución de estas obras han estado sujetos a la culminación de las obras de vialidades, patios, edificaciones y redes de agua potable y control de incendio.

En el Gráfico # 46 se presentan las obras de señalización, así como aéreas de almacenaje de contenedores debidamente señalizados.

Gráfico # 46. Obras de Señalización Vertical y Horizontal



Fuente: APG - Unidad de Control de Gestión (Nov/2008)

8. **Cerramiento Integral del Área de Concesión.-** Proyecto en ejecución y con solicitud de prórroga aprobado, esperando concluir previamente la construcción del Terminal de Frutas, Para los trabajos en los que no existen interferencias por otras obras han sido realizados. En el Gráfico # 47 se presentan los trabajos que se están realizando.

Gráfico # 47. Cerramiento Integral del Área de Concesión



Fuente: APG - Unidad de Control de Gestión (Nov/2008)

- 9. Iluminación Integral de Patios y Vías de Circulación.-** Contecon ha presentado un estudio de evaluación del Sistema de Iluminación con el objeto de determinar la iluminación necesaria en patios y muelles de acuerdo a normas internacionales (Norma IENSA). Solicitó prórroga hasta que APG apruebe el proyecto presentado, siendo el vencimiento del nuevo plazo concedido en Mayo 31 de 2009.
- 10. Sistema Hidrosanitario y Control de Incendio.-** Obras de infraestructura con un costo aproximado de USD \$1.7 millones de dólares. En el ANEXO I se incluyen los planos generales del tendido del sistema de control de incendios para las áreas de bodegas y patios de APG.
- 11. Instalaciones de Inspección Aduanera.-** El concesionario ha construido las edificaciones para la Policía Antinarcóticos, CAE, CONSEP y SESA. En el Gráfico # 48 se presentan las edificaciones construidas para estas instituciones de control.

Gráfico # 48. Construcción Edificios Entidades de Control



Fuente: APG - Unidad de Control de Gestión (Nov/2008)

12. Equipos adquiridos.- De la información proporcionada por Contecon, los siguientes equipos han sido adquiridos durante el primer año de la concesión:

a. En Operación:

- 3 Grúas Móviles de Muelle de 100 Ton.
- 21 Montacargas de 45 Ton.
- 4 Montacargas para Contenedores de 10 Ton.
- 18 Camiones para el Terminal Portuario
- 27 Trailers
- 10 Montacargas ente 3 y 20 Ton.

b. Adquiridos y Por llegar (A finales de 2008):

- 3 Grúas de Pórtico Post Panamax de 51 Ton.
- 8 Transtainers de 40 Ton.

Las inversiones realizadas para los equipos adquiridos es de alrededor de USD \$53.6 millones de dólares. En los Gráficos 49 y 50 se muestran los equipos adquiridos y en funcionamiento y los equipos que llegarán a finales del 2008.

Gráfico # 49. Equipos operando en el Puerto



Fuente: Contecon Guayaquil S.A. (Nov/2008)

Gráfico # 50. Equipos que llegan a finales de 2008



**PROYECTO GRUAS DE
PORTICO
(3)**

**PROYECTO GRUAS
RTG's
(8)**



**Contecon
Guayaquil SA
CGSA**

Fuente: APG - Unidad de Control de Gestión (Nov/2008)

El plan de inversión (en USD millones de dólares), realizadas por CONTECON GUAYAQUIL S.A., para el período 2007 a 2009, se resume en:

• **Inversiones en Obras Civiles.-**

	USD M\$
○ Reforzamiento Muelle 1B y Construcción Muelles 1C	37.3
○ Patio para RTG y área CFS	9.4
○ Acceso Terminal Multipropósito (Terminal Bananero)	4.2
○ Subestación Eléctrica	1.7
○ Sistema Hidrosanitario	1.7
○ Muelles de Remolcadores y Terminal Turística	1.5
○ Otras Inversiones	11.6
Total Inversión	67.4

• **Inversiones en Equipos.-**

	USD M\$
○ 3 Grúas de Pórtico	20.9
○ 8 Grúas RTG	10.1
○ 3 Grúas MHC	7.6
○ 18 Grúas Portacontenedores	7.1
○ 23 Camiones Kalmar	1.8
○ 4 Portacontenedores Kalmar Side Lifters	1.0
○ 27 Camiones Dutch Lanka	0.7
○ Equipos Varios	4.4
Total Inversión	53.6

En total, el plan de inversiones 2007 – 2009, es de USD \$121 millones de dólares. En los ANEXOS I y II se presentan una serie de Gráficos, Fotografías, Planos, etc., mismos que corresponden a los trabajos realizados por el concesionario y que están relacionados con las nuevas obras de instalaciones, infraestructura y equipos; información que fue proporcionada por la Unidad de Control de Gestión de APG y por Contecon Guayaquil S.A.

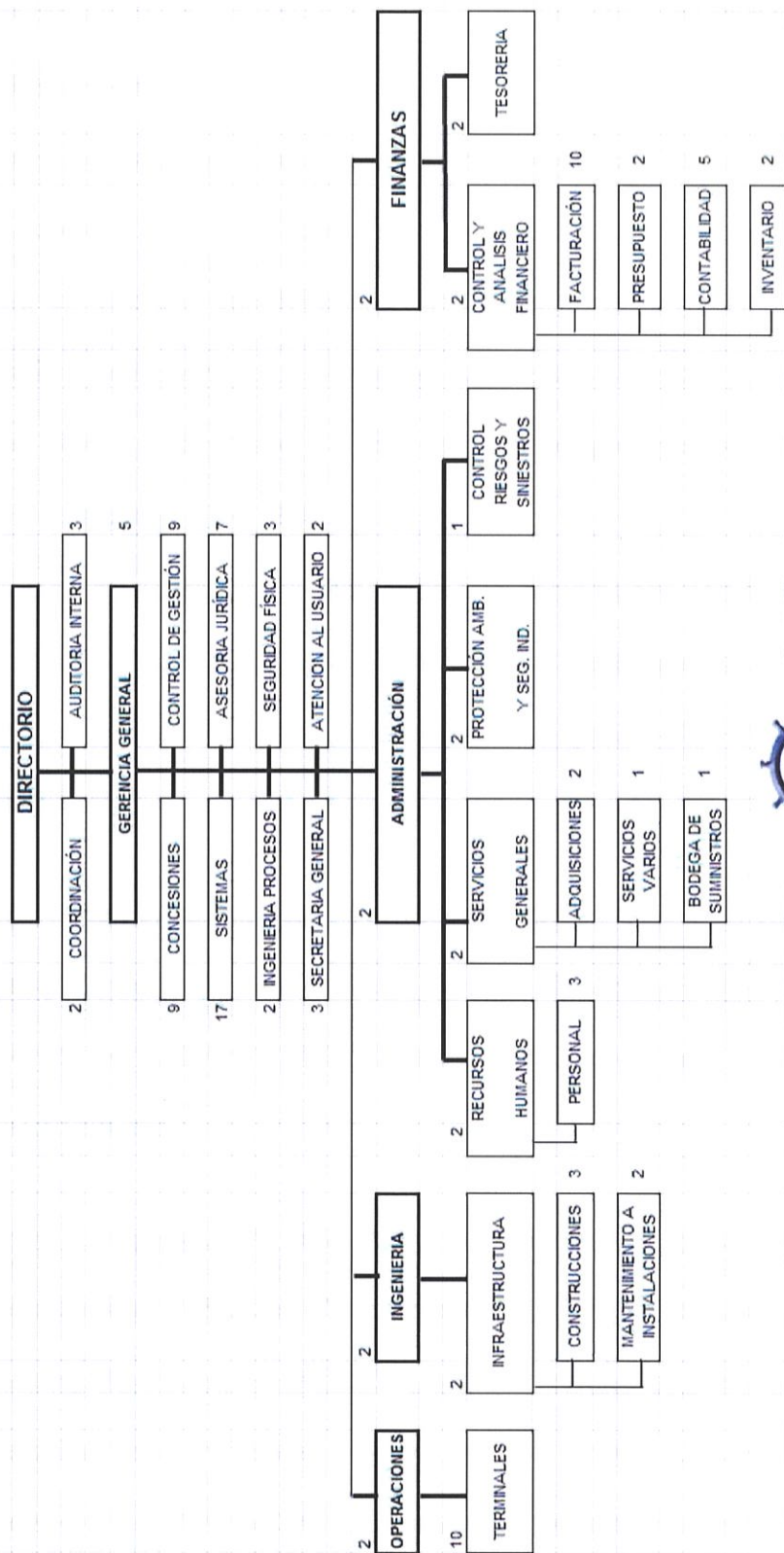
4.4 Organigrama actual del Puerto

La estructura organizacional de la APG está compuesta por el Directorio con dos Unidades de Apoyo, Gerencia General con ocho Unidades de Apoyo y los Departamentos de Ingeniería, Operaciones, Administrativo y Financiero, 8 Divisiones y 10 Secciones.

Toda esta estructura organizacional se apoya en 124 funcionarios. El Presidente del Directorio es el Sr. César Palacios Gando, y su Gerente General es el Alm. Tomás Leroux M.

El presente organigrama debe ser sometido a la aprobación de la SENRES, mientras esto suceda, APG viene operando con la estructura descrita. En el Gráfico # 51 se presenta la estructura organizacional de la APG.

Gráfico # 51. Organigrama Funcional de APG



AUTORIDAD PORTUARIA
DE GUAYAQUIL, 1958

Fuente: Unidad de Control de Gestión APG (Nov/2008)

El Presupuesto de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, se elaboró en base a los siguientes conceptos:

- *Ingresos Corrientes:* Constituidos principalmente por Tasas Portuarias por Canal de Acceso, Cobro de Canon Fijo y Variable a los concesionarios del puerto, cuota de la prima que debe cancelar Contecon; la proyección de buques a ser atendidos se basa en datos obtenidos de las estadísticas del puerto. Estos rubros en el 2007 significaron el 59.46% del total del presupuesto, mientras que en el 2008, se reducen al 46.72%.
- *Ingresos de Capital.-* Fundamentalmente constituidos por la Recuperación de Valores invertidos en papeles fiduciarios; cantidades que en el 2007 significaron 34.55% y en el 2008 se incrementaron llegando al 46.15% del total del presupuesto.
- *Ingresos de Financiamiento.-* Correspondientes a Cuentas por Cobrar y Saldos en Cajas y Bancos al 31 de Diciembre de cada año de análisis; siendo estos valores del orden del 6.00% y 7.12% del total del presupuesto para los años 2007 y 2008 respectivamente.
- *Gastos Corrientes.-* A este rubro pertenecen los gastos por concepto de Remuneraciones (Básicas, Complementarias, Compensatorias y Temporales) del Personal, Aportaciones al IESS (Aportes Patronales y Fondos de Reserva), Indemnizaciones y Supresiones de Partidas, Bienes de Servicio y Consumo (Transporte del Personal, Vigilancia y Aseo de Instalaciones), Contrataciones de

Estudios y Capacitación del personal, Seguros, Comisiones Bancarias, Costos Judiciales, etc.; significando el 64.73% del presupuesto total de gastos del 2007 y pasando al 37.06% en el 2008.

- Gastos de Inversión.- Constituidos por Gastos en de Mantenimientos de Edificios, Locales, Vía Pública, Dragado del Canal de Acceso. Las cantidades asignadas para el 2007 significaron el 31.09% del presupuesto general, y para el 2008 fueron mayores, del orden del 41.02%.
- Gastos de Capital.- Correspondientes a la adquisición de Bienes Muebles, Maquinarias y EQUIPOS, Equipos y Sistemas Informáticos y adquisición de equipos lumínicos para el Canal de Acceso, así como compra e instalación de nuevas boyas. Los valores porcentuales asignados fueron del 4.18% y 21.93% para el 2007 y 2008 respectivamente.

Considerando que la concesión se inició en el 2007, APG destina fondos para cumplir con los compromisos adquiridos en contrato de concesión, esto es, obras de Dragado del Canal de Acceso, Instalación de Ayudas a la Navegación y el Control de las Seguridades del Tráfico y Seguridades del Canal de Acceso, reflejándose todo esto en las Cuentas de Gastos de Inversión y de Capital. En la Tabla # XXX se detallan los presupuestos anuales en dólares de APG desde el 2003 al 2008.

Tabla # XXX. Presupuestos de APG por Años

CUENTAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
INGRESOS						
Corrientes	29,043,285.94	33,171,829.11	31,880,962.87	34,563,363.32	32,702,542.99	30,370,078.00
Ventas de Bases	12,000.00	0.00	12,000.00	0.00	0.00	0.00
Recepción y Despacho de Naves	0.00	9,169,427.22	9,127,318.59	9,360,756.61	9,370,324.41	4,803,815.04
Uso de Fondeadero	0.00	123,962.61	78,258.50	453,129.90	65,437.64	128,361.24
Uso de Infraestructura Portuaria	0.00	16,246,436.40	17,343,465.62	17,078,627.81	17,094,324.51	0.00
Otras Tasas Portuarias	0.00	607,760.40	488,960.00	491,100.00	518,760.00	586,036.60
Concesiones Portuarias	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	24,330,143.04
Tasas Portuarias	23,594,451.38	0.00	0.00	0.00	0.00	
Rentas de Inversiones y Multas	3,486,834.56	2,400,000.00	48,000.00	2,200,000.00	0.00	10,000.00
Rentas por Arrendamientos de Bienes	0.00	4,522,805.76	4,272,460.16	4,949,249.00	5,623,196.43	311,722.08
Otros Ingresos No Operacionales	1,950,000.00	101,436.72	510,500.00	30,500.00	30,500.00	0.00
Capital	25,000,000.00	30,000,000.00	35,000,000.00	0.00	19,000,000.00	30,000,000.00
Recuperación de Empréstitos en Títulos	25,000,000.00	30,000,000.00	35,000,000.00	0.00	19,000,000.00	30,000,000.00
Financiamiento	7,456,714.06	2,328,170.89	7,619,037.13	20,436,636.68	3,297,457.01	4,629,922.00
Cuentas por Cobrar	2,456,714.06	1,500,000.00	5,000,000.00	3,500,000.00	1,500,000.00	500,000.00
Saldo en Caja y Bancos	5,000,000.00	828,170.89	2,619,037.13	16,936,636.68	1,797,457.01	4,129,922.00
Total Ingresos	61,500,000.00	65,500,000.00	74,500,000.00	55,000,000.00	55,000,000.00	65,000,000.00
EGRESOS						
Gastos Corrientes	35,468,206.62	38,269,980.00	36,678,137.00	41,201,127.00	35,602,404.00	24,085,940.16
Remuneraciones Básicas	1,016,472.00	800,208.00	1,573,466.00	1,988,979.06	1,981,437.31	2,013,035.04
Remuneraciones Complementarias	1,003,948.00	880,946.00	212,470.00	208,884.30	182,939.78	187,552.92
Remuneraciones Compensatorias	108,624.00	104,782.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Remuneraciones Temporales	452,688.00	575,038.25	575,038.25	747,770.10	979,472.20	1,269,275.00
Aportes al IESS (Patronales y Fondo de Reserva)	198,046.00	155,908.00	155,908.00	232,176.61	301,083.00	332,295.00
Indemnizaciones / Supresión Partidas	5,025,000.00	7,108,000.01	5,649,895.01	2,100,000.00	6,010,000.00	4,303,290.05
Bienes de Servicio y Consumo	20,489,710.09	22,242,559.73	22,462,072.74	27,638,303.55	16,736,329.60	10,510,984.97
Intereses de la Deuda Pública	300,000.00	300,000.00	300,000.00	320,000.00	200,000.00	400,000.00
Seguros, Costos Financieros, Otros Gastos Financieros	4,339,530.89	2,388,506.01	852,150.00	3,089,568.49	4,045,654.08	1,803,800.00
Transferencias Corrientes	2,534,187.64	3,714,032.00	4,897,137.00	4,875,444.89	5,165,488.03	3,265,707.18
Gastos de Inversión	24,140,980.10	22,951,220.00	31,951,000.00	12,061,003.00	17,100,000.00	26,660,000.00
Gastos en Personal para Inversión	0.00	0.00	0.00	1,200,000.00	200,000.00	0.00
Bienes y Servicios de Consumo para Inversión	22,230,980.10	20,986,220.00	20,986,000.00	6,411,003.00	14,900,000.00	24,160,000.00
Obras Públicas	1,910,000.00	1,965,000.00	10,965,000.00	4,450,000.00	2,000,000.00	2,500,000.00
Gastos de Capital	1,890,813.28	4,278,800.00	5,870,863.00	1,737,870.00	2,297,596.00	14,254,059.84
Activos de Larga Duración	1,890,813.28	4,278,800.00	5,870,863.00	1,737,870.00	2,297,596.00	14,254,059.84
Total Egresos	61,500,000.00	65,500,000.00	74,500,000.00	55,000,000.00	55,000,000.00	65,000,000.00

Fuente: Datos de APG procesados por los autores (Dic/2008)

CONCLUSIONES

La concesión de los terminales de contenedores y multipropósito de APG, se inició a partir de Agosto 1 de 2007, habiendo transcurrido hasta Diciembre de 2008 algo más de un año de concesión y siendo la presente tesis una evaluación técnica preliminar del mencionado contrato, y luego de analizar la información relacionada con los movimientos de carga y naves, inversiones realizadas, proyectos en ejecución y control de los compromisos técnicos y administrativos adquiridos tanto por el concesionario Contecon Guayaquil S.A., como por APG, podemos manifestar lo siguiente:

- Las expectativas de carga movilizada por Guayaquil, se están cumpliendo, considerando que aproximadamente el 59% de la carga movilizada es a través de contenedores y que APG, está siendo encaminado hacia un puerto experto en manipulación de contenedores.
- Las limitaciones de navegación, consecuencia de la profundidad del canal de acceso, se mantienen, sin embargo, con los trabajos de dragado emprendidos por

APG, se espera mejoren significativamente de forma tal que, puedan ingresar naves con calados superiores a los 9.76 m.

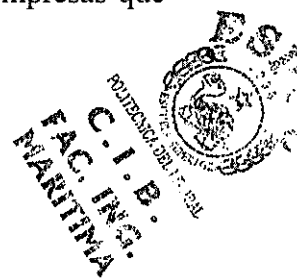
- El Índice de Ocupación de los Muelles (Total Tiempo de Operación / Total Tiempo en Muelles) ha sido mejorado, siendo para el 2008 del 56%; se espera que con la puesta en operación de los equipos adquiridos, así como la infraestructura física realizada por Contecon, estos mejorarán aún más, pudiendo llegar a los estándares generalmente aceptados en puertos altamente automatizados.
- Los plazos de inversión, inicio y/o culminación de proyectos, están siendo cumplidos de manera aceptable. La Unidad de Control de Gestión realiza la auditoria de los mismos, a pesar de no haber estructurado un área administrativa acorde a los estándares recomendados por los diferentes estudios, consultorías y recomendaciones de los entes de control para los mismos.
- Hasta la finalización de la presente tesis, Contecon ha cumplido con 95% de las inversiones obligatorias y adicionales del contrato, cifras que aún están en análisis por parte de APG para efectos de cuantificación de las mismas.
- El concesionario ha iniciado algunas obras antes del tiempo de correspondencia de acuerdo al contrato de concesión; esto nos indica la predisposición del concesionario para mejorar la calidad y capacidad de infraestructura instalada a fin de mejorar la calidad de servicios ofrecidos, tal es el caso de las obras de

Refuerzos estructurales de los muelles 1ª y 1b y Ampliación muelle 1c., por citar unos ejemplos.

- Contecon Guayaquil S.A. viene cumpliendo objetivamente con sus compromisos adquiridos y la mejoría del puerto está en ascenso; los objetivos de la concesión se están cumpliendo y la atención a los clientes se realiza sin contratiempos, por lo que, la eficiencia y eficacia que se está logrando hacen que el puerto marítimo de Guayaquil, sea el más importante del Ecuador y uno de los más importantes de la costa sur del Pacífico.
- Se han implementado Sistemas de Gestión Calidad ISO para todos los procesos que maneja Contecon, incluyendo los relacionados con los Riesgos del Trabajo, Medio Ambiente y Responsabilidad Social, a través de las áreas de Gestión Humana, Gerencia de Protección Marítima y con la implementación de los Sistema de Información.

RECOMENDACIONES

1. Acelerar proceso de estructuración orgánica funcional de APG, poniendo énfasis en la creación de la Unidad de Control de Concesión con funciones específicas para desarrollar estas actividades.
2. Los entes superiores de Control de la actividad portuaria deben establecer un procedimiento que estandarice la presentación de Informes del Estado de Avance y control de las concesiones desde el punto de vista económico, financiero y operativo.
3. Implementación en página WEB de APG y Contecon de información actualizada del desarrollo de la concesión, todo ello acorde a lo dispuesto en la Ley de Transparencia de la Información.
4. Aplicar de manera adecuada el concepto vigente en los contratos de concesión de “libre competencia” entre las empresas concesionarias de servicios portuarios; para el efecto deben existir sanciones muy drásticas para aquellas empresas que violen estos principios.



5. Solicitar a Contecon la implementación de un Sistema de Control de Concesión de forma tal que, APG acceda a esta base de datos y pueda controlar, informar y/o solicitar enmiendas a las actividades que está ejecutando el concesionario de manera real (en línea).
6. APG debe monitorear de manera más recurrente las operaciones portuarias, para efectos de garantizar la eficiencia portuaria y por ende la calidad de servicios ofrecidos por el concesionario. Para el efecto, debería crear un área de Atención a Usuarios para la recepción, tratamiento y solución de novedades reportadas por los usuarios.
7. El dragado del Canal de Acceso debe ser mantenido de manera permanente, para de esta forma garantizar la profundidad del mismo (10.5 m), considerando la capacidad de la draga recientemente adquirida.

ANEXOS

ANEXO I – AVANCE DE OBRAS DE INVERSION

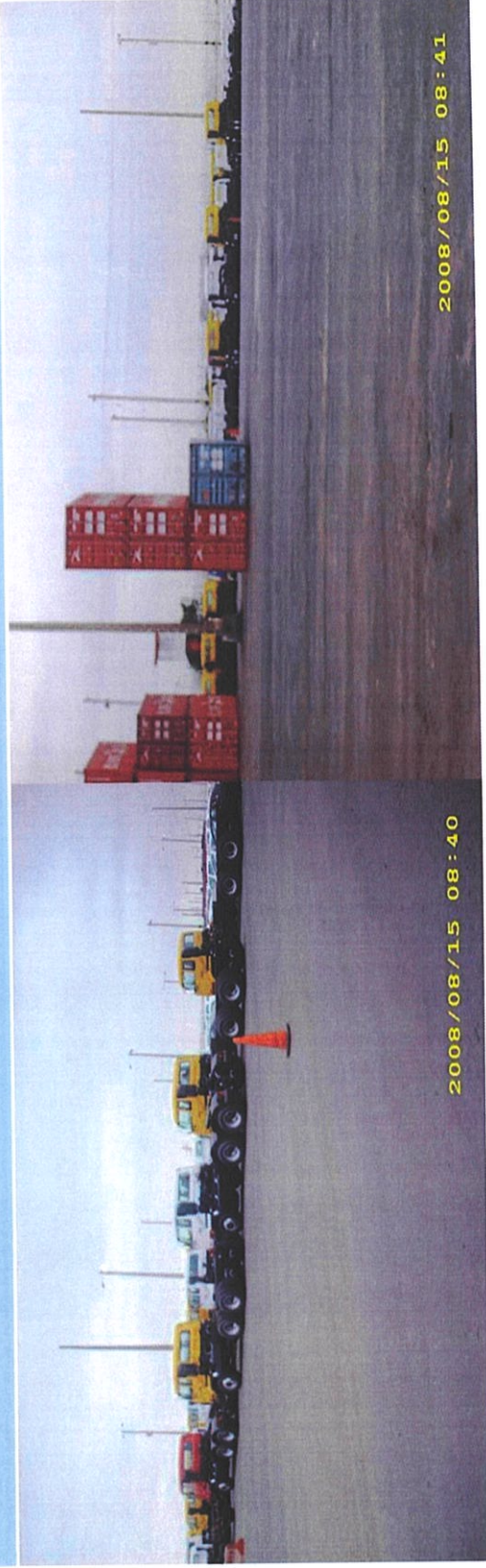
1.- TERMINAL MULTIPROPÓSITO. TERMINAL DE FRUTAS



2.- PAVIMENTOS DE PATIOS, CALLES DE CIRCULACION, ETC ANTES



HOY



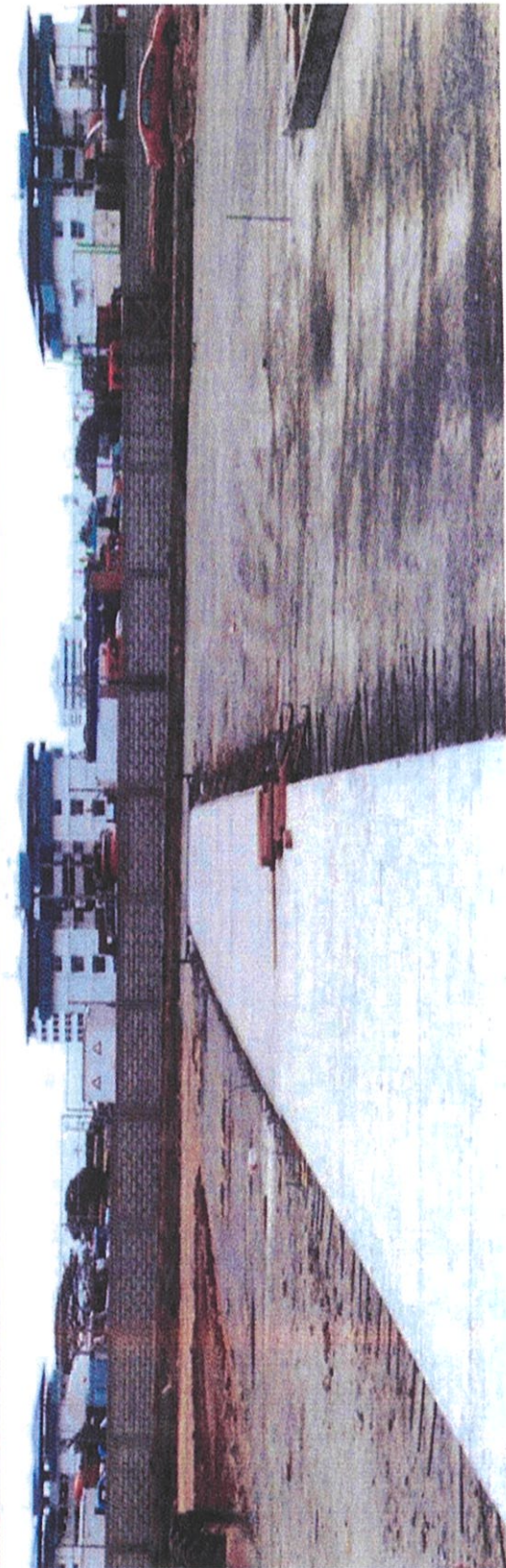
2008/08/15 08:41

2008/08/15 08:40

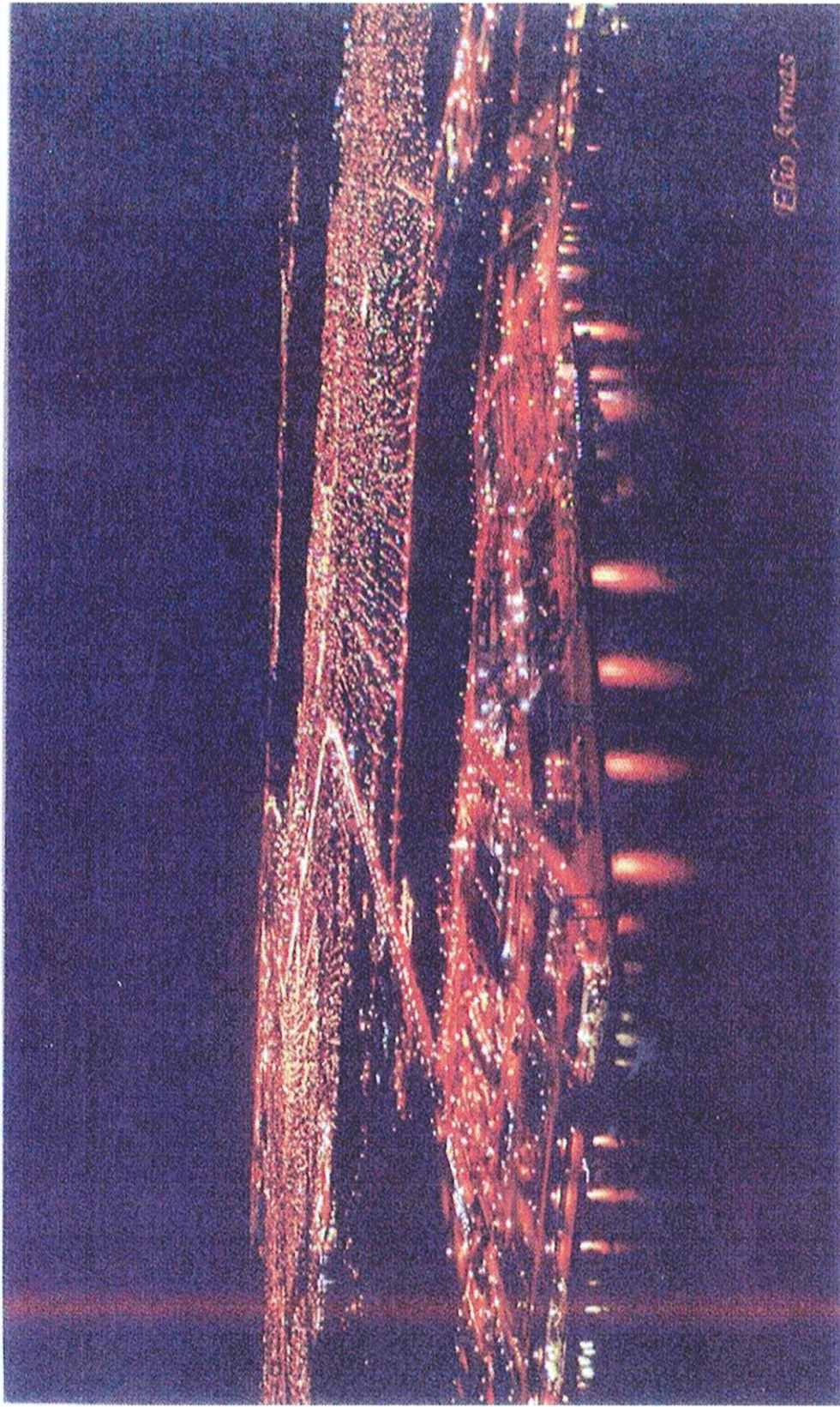
3.- SEÑALIZACION HORIZONTAL Y VERTICAL



4.- CERRAMIENTO INTEGRAL DEL AREA DE CONCESION



5.- ILUMINACION INTEGRAL DE PATIOS Y VIAS DE CIRCULACION



Elio Armas

6.- EDIFICIOS ENTIDADES DE CONTROL: CAE, CONSEP, SESA, ETC.



7.- GALPON ENTRE BODEGAS 7 Y 8 Y CUBIERTA DE ANDENES



8.- PATIO Y SISTEMA DE CONTROL DE CONTENEDORES REFRIGERADOS



Refrigerated Containers (Temperature) Report

Fecha Inicio: ENE 01 2008
 Fecha Fin: ENE 02 2008
 No. Registro Portuario de CONTECONI (Voyage Reference)
 Número de Contenedor: ... (línea-año-secuencia)
 Generar

Informe | Descarga archivo

Refrigerated Containers (Temperature) Report

CONTECON GUAYAQUIL S.A.
 demofab CSL-CGSA 4/4/2008 3:05:56 PM

Container	Size	Type	Line	Nave	Voyage Reference	Traffic	Input	Date	Set-point	Ventilation	Humidity	C
TRLU1678263	40	RH	ECL	SOUTH PACIFIC SHIPPING	146	ECL2007082	I	13				
TRLU1681478	40	RH	ECL	SOUTH PACIFIC SHIPPING	144	ECL2008001	I	-18				
TRLU1682181	40	RH	ECL	SOUTH PACIFIC SHIPPING	144	ECL2008001	I	-21				
TRLU1684559	40	RH	ECL	SOUTH PACIFIC SHIPPING	144	ECL2008001	I	-18				
TRLU1812578	40	RH	ECL	SOUTH PACIFIC SHIPPING	234	ECL2007076	I	-18				

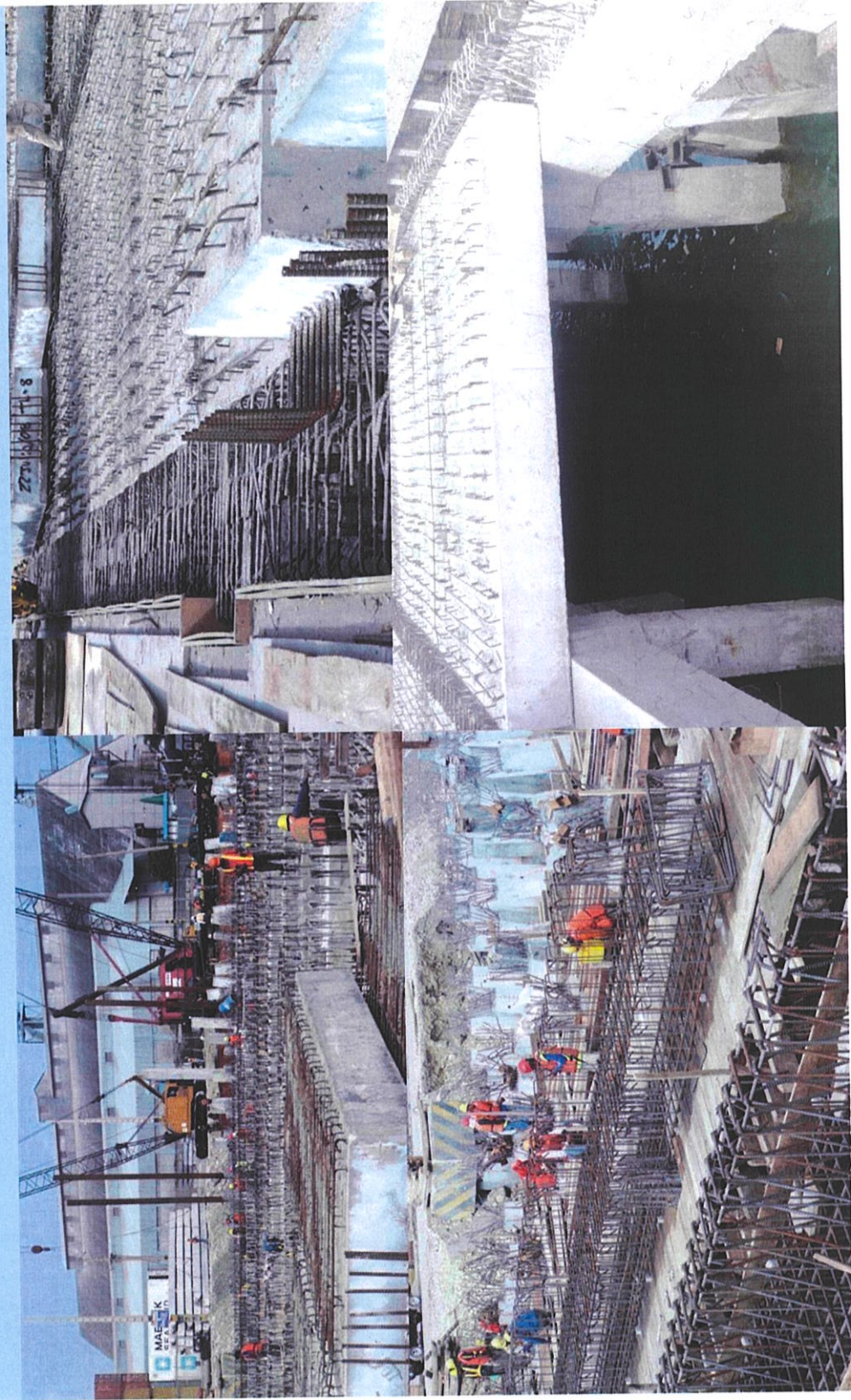
**9.- PATIO ALMACENAMIENTO DE CONTENEDORES
ANTES**



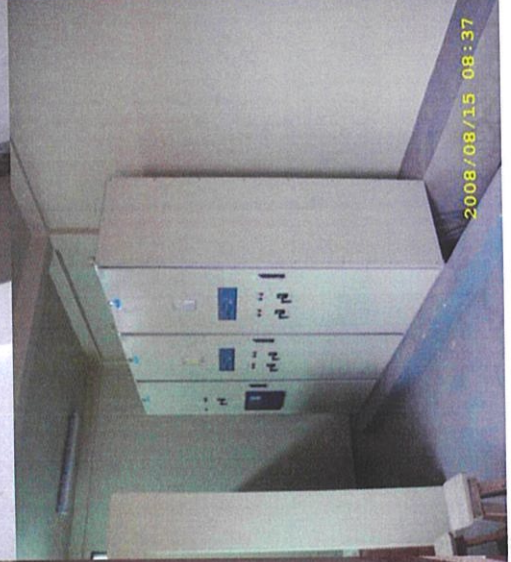
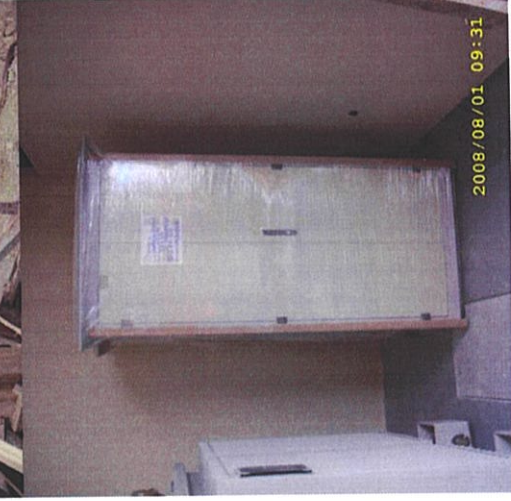
HOY (EN EJECUCION)



10.- REFORZAMIENTO MUELLE 1B Y CONSTRUCCION MUELLES 1C



11.- SUBESTACION ELECTRICA



12.- EQUIPOS

**NUEVAS
GRÚAS
RTG**



13.- PREPARACION AREA PARA GRUAS DE PORTICO Y RTG's



14.-APG...AL INICIO DE CONCESION.....HOY



BIBLIOGRAFÍA

1. Armada del Ecuador, Sep/2008.
<http://www.armada.mil.ec/>
2. APG, Información General, Sep/2008.
<http://www1.puertodeguayaquil.com//>
3. APG, Información y Proceso de Concesiones, Sep/2008.
<http://www1.puertodeguayaquil.com/main.asp?Pagina=Articulo&IdArticulo=717615&IdZona=1&IdServicio=19>
4. DIGMER, Sep/2008.
<http://www.digmer.org/portal/>
5. El Universo, Sep/2008.
<http://www.eluniverso.com>
6. CONTECON GUAYAQUIL S.A. (CGSA), Oct/2008.
<http://www.cgsa.com.ec/home.aspx>
7. ESPOL, Marco Velarde, José Chang, Alejandro Chanabá, Gestión de Calidad en las Infraestructuras Marítimo Portuarias, Jul/2004.
8. CONTECON GUAYAQUIL S.A. (CGSA), Un año Contecon, Nov/2008.
9. CAMAE, Informar, Informativo Marítimo, Año12 No.-2, Nov/2008