"INDICADORES DE MANEJO EFICIENTE PARA EL PUERTO DE GUAYAQUIL Y SUS IMPLICACIONES ECONOMICAS"

Andrés Segovia[1] , Elena Suárez[2] , Xavier Intriago[3]

[1] Economista con mención en gestión empresarial especialización Marketing 2005
[2] Economista con mención en gestión empresarial especialización Finanzas 2005
[3] Director de Tópico. Economista con mención en Gestión Empresarial especialización Sector Público 1998, Maestría en Economía ILADES Georgetown University 2001.

RESUMEN
Este trabajo explora los factores claves que influyen sobre la elección de uso portuario por parte de sus clientes, como también su proceso para tomar decisiones y obtener eficiencia.
Es así como este trabajo pretende:

a. Identificar los indicadores de calidad que influyen en la elección de uso portuario y su desempeño
b. Analizar los indicadores de calidad que influyen en la elección de uso portuario y su desempeño
c. Evaluar los indicadores de calidad que influyen en la elección de uso portuario y su desempeño.
d. Análisis de la eficiencia portuaria.

Para analizar el tema de la eficiencia portuaria, hoy en día es necesario revisar algunos conceptos insertándose en el escenario macroeconómico mundial que afecta todos los aspectos de la gestión portuaria moderna.

Dicho lo anterior, si se aplica la utilización de los indicadores de calidad como: Frecuencia de visitas de barcos, Eficiencia Portuaria, Infraestructura adecuada, Ubicación, Costos Portuarios, Ágil respuesta a las necesidades de los usuarios del puerto, Reputación del puerto en cuanto a daño del cargamento; y dos indicadores que consideramos son el aporte de nuestra tesis como: Tiempo general de espera del barco, Tiempo de burocrático. Entonces se obtendrá una mayor calidad en el manejo portuario.

SUMARY
This work explores the key factors which are of grate influence on the consumer selection, when it comes to make a decision on the port service that is going to be chosen as well as the efficiency obtain from this service.

This work has the following objectives:

a. To identify the quality standards that influence on the consumer selection when it refers to the port service and its performance.
b. To analyze the quality standards that influence on the consumer selection when it refers to the port service and its performance.
c. To evaluate the quality standards that influence on the consumer selection when it refers to the port service and its performance.
d. To analyze the efficiency on the port service.

In order to analyze the efficiency on the port service, nowadays is necessary to have in mind certain concepts within the macroeconomic worldwide perspective, which in some way or another are of great impact on the port modern service.
Therefore, if certain quality standards are used, these tools will be the following: Number of Ship visits, port efficiency, location, proper work space, port expenses, immediate answer to the consumer needs, image of the port service in relation to the safeness of the shipment. Finally there are two more quality standards that we consider are the contribution this work has achieved, which are: waiting time of the ships arrives and burocratic time. Consequently following all this standards it will be obtain a high standard quality on the port management.

INTRODUCCION
Dada la naturaleza competitiva del ambiente portuario, es importante que los operadores de puertos y legisladores afines entiendan los factores claves que influyen en la marcación de ruta de cargueros, o los factores que la mayoría de los usuarios de puertos consideran importantes al escoger sus puertos de escala y al tomar sus decisiones. La creciente competencia inter-portuaria, en particular, ha forzado a las respectivas autoridades portuarias a desarrollar estrategias competitivas para atraer y retener a los clientes de sus puertos. Esto se da de manera especial con el caso del puerto de Guayaquil, ante la creciente

competencia que enfrenta por parte de otros puertos ecuatorianos, particularmente de los puertos privados guayaquileños vecinos. Por lo tanto, una evaluación de estos factores será útil al ofrecer una mejor perspectiva de la forma en que debería diseñarse una estrategia de portuaria efectiva.

En segundo lugar, es escasa la literatura existente sobre el tema de los factores que influyen en la elección de un puerto debido a la limitada información sobre puertos. La disponibilidad de datos es una limitante importante dado que muchos de los puertos se rehúsan a revelar información sobre algunos aspectos de su operación debido al aspecto de confidencialidad.

Es así , como este trabajo pretende identificar, analizar y evaluar los determinantes claves que influyen en la elección de uso portuario y su desempeño, así como del proceso de toma de decisión por parte de los usuarios de los puertos, utilizando un enfoque preceptivo (investigación de mercado) y econométrico aplicado a una muestra de agencias de fletamento y puertos selectos.

Se ha reconocido que son los transportistas navieros (consignatarios y consignadores) quienes tienen la última palabra al momento de decidir sobre la marcación de ruta de cargueros a través de un puerto.

Análisis FODA

Fortalezas

- El Puerto de Guayaquil maneja la mayor cantidad de toneladas métricas, tanto en sus exportaciones como importaciones en comparación con los demás puertos del País.
- El Puerto de Guayaquil posee mayor capacidad de manejo de carga general (contenerizada, al granel, sólidos, etc.) en comparación con otros puertos del país que son más especializados.

Oportunidades

- En el caso de Guayaquil, el proceso de concesión iniciado en 1996 se interrumpió para realizar nuevos estudios, tomando como referencia los cambios en el sector portuario mundial y el crecimiento de la competencia privada.
- Es por esto que es necesario la elaboración de un plan estratégico de marketing, para el puerto de Guayaquil bajo estándares de servicio internacionales, tomando en cuenta los costos de oportunidad para el inversionista y los factores más significativos para ellos.

Debilidades

- De los 35 millones de dólares en ingresos presupuestados para el 2002 en el Puerto de Guayaquil, fuera de los 18 millones que se destinaron al dragado y otros rubros como seguridad y mantenimiento, están las mejoras en la avenida central de ingreso al puerto, para ampliar a ocho carriles. Pero aún estas inversiones son insuficientes ante la existencia de puertos privados.
- Debido a niveles de ineficiencia portuaria en el manejo de carga y disponibilidad de muelles, la compañía multinacional DOLE construyo su propio puerto de carga bananera que maneja alrededor de 900.000 toneladas al año

Amenazas

- A diferencia de Guayaquil, los puertos de Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas no están amenazados por terminales privados. En Guayaquil, existen alrededor de 6 puertos privados.
- Tanto el Puerto de FERTISA como de DOLE tienen planes de ampliar sus servicios de terminales portuarias a otras empresas navieras para obtener de esta manera mayores ingresos en sus flujos financieros.

CONTENIDO

Cada vez aumentan las exigencias del mercado global y el Ecuador debe llenar las expectativas de exportación e importación en pro de una industria ágil y segura. Detrás de la transportación de carga para fines del comercio exterior se levanta toda una industria de bienes y servicios que no solo genera inversiones, sino que a su vez cumple un beneficio social con la captación de mano de obra.
El transporte marítimo es la forma principal de comercio exterior. Para el Ecuador, más del 70 por ciento de la carga se mueve por esta vía, tanto en la vertiente de importación como exportación. A su vez, el transporte aéreo se ha desarrollado en la última década, mientras que el terrestre se ha mantenido con importantes cambios. En cada uno de ellos la modernización es a todo nivel.

El quehacer marítimo ecuatoriano esta servido por un significativo flujo de líneas navieras internacionales (al país llega un promedio anual de 2.800 naves) que han implementado procesos tecnológicos para optimizar los espacios y minimizar los tiempos de estadía de un barco en puerto.

Hace 10 años la navegación de un barco la hacían únicamente personas al mando de un capitán, hoy cuentan con instrumentos técnicos y computadoras. Como explica el presidente de la Cámara Marítima del Ecuador, Emilio Aguiar, la tecnificación más importante es el manipuleo de la carga en el barco. Así, en épocas pasadas, un equipo de hombres distribuía la carga, pero en la actualidad la embarcación está técnicamente cargada antes de que llegue al puerto (se sabe en que sitio van los productos según el lugar de destino y tipo de carga).
Los barcos son cada vez más sofisticados, con menos pérdida de espacios. Por ello, las navieras tratan de llevar un mínimo de personal abordo. Antes, para que una nave sea operada debía contar mínimo con 20 personas, actualmente, no necesita más de 11 tripulantes.

Todos los barcos de las líneas internacionales han evolucionado porque sus economías se los permiten. No obstante, en nuestro país es diferente porque en la actualidad no existen barcos de tráfico internacional con bandera ecuatoriana, exceptuando los buques que transportan petróleo y sus derivados, según una disposición gubernamental.
"Hace más de un año la Dirección General de Intereses Marítimas patrocinó la Ley de Fomento a la Marina Mercante, Astilleros y Puertos que exonera de aranceles a la importación de repuestos para la actividad naviera, así como de algunas cargas impositivas a las líneas extranjeras interesadas en matricularse con bandera ecuatoriana y también con periodos de gracia en la declaración de impuestos, entre otros ítems. Aunque el documento fue discutido, en la actualidad reposa archivado en el Congreso Nacional", comenta Aguiar para citar una de los muchos cuerpos legales que están represados y que, no obstante, prevén el desarrollo de la industria con alicientes para su inversión.

Factores Determinantes de la Opción Portuaria

Los transportistas navieros pueden ser agrupados en tres tipos: aquellos que tienen contratos a largo plazo con líneas de transporte marítimo, aquellos que están utilizando despachadores de fletes y aquellos que son transportistas navieros independientes. La primera categoría de transportistas navieros está comprometida con una empresa de transporte en particular por un número de años y es, por lo tanto, dependiente del puerto de escala escogido por las líneas de transporte marítimo; mientras que el segundo grupo de transportistas navieros delega la responsabilidad de selección del puerto a los despachadores de fletes. De esta forma, solamente los despachadores de fletes y los transportistas navieros independientes están involucrados en la selección regular de puertos.[1]

Estudios han demostrado que existen muchos determinantes potenciales de opción portuaria, los cuales pueden ser de naturaleza cuantitativa o cualitativa. Los *factores cuantitativos* son aquellos que pueden ser potencialmente medidos y comparados de forma objetiva. Estos factores pueden, posteriormente, ser agrupados en tres amplias categorías; factores de ruta, factores de costo y factores de servicio (D'Este y Meyrick, 1992:115). Los *factores cualitativos* incluyen influencias subjetivas, tales como flexibilidad y facilidad de uso, campañas de mercadeo para el puerto, tradición, contactos personales y el nivel de cooperación que puede desarrollarse entre el transportista naviero y el puerto. En la práctica, la distinción entre factores cuantitativos y cualitativos no se aprecia claramente porque la percepción de un transportista naviero sobre el nivel de desempeño del puerto puede no ser una reflexión justa del desempeño real de éste. En muchos casos, las percepciones pueden primar sobre el desempeño real (D'Este y Meyrick, 1992: 115). También se ha demostrado que existe un intervalo de percepción entre los usuarios del puerto y los operadores portuarios. Sin embargo, los estudios anteriores se han enfocado mayoritariamente en los usuarios de puertos localizados en Norteamérica, Europa y Australia, pudiendo no ser aplicables universalmente y, de forma particular, a América Latina.

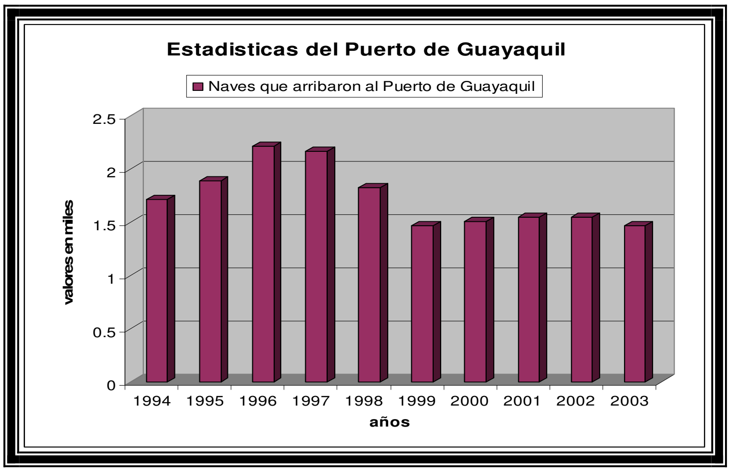
Basados en el sondeo realizado con el material literario relevante, los siguientes factores se postulan como aquellos con un impacto significativo sobre la opción de puertos entre transportistas navieros localizados en los centros industriales de Malasia, Singapur y Tailandia: frecuencia de visitas de barcos, eficiencia, adecuación de la infraestructura portuaria, ubicación, tarifas portuarias competitivas, ágil respuesta a las necesidades de los usuarios del puerto, y reputación del puerto en cuanto a daño del cargamento.

[1] Aquí observamos una situación en la que los transportistas navieros tiene la opción de escoger entre por lo menos dos puertos, como puerto de trans-embarque para sus cargamentos o como puerto de origen / destino.

Frecuencia de visitas de barcos.

Una mayor frecuencia de visitas de barcos se traduce en mayores opciones para los propietarios de cargamentos, en cuanto a la programación de sus embarques y a la selección de un servicio de transportación marítima para el transporte de sus cargamentos, lo cual resulta en costos más competitivos para las empresas de transporte. Más aun, una mayor frecuencia de escalas de parte de los barcos da lugar a mayor flexibilidad y menor tiempo en tránsito. Así, mientras mayor sea el número de visitas de barcos que reciba un puerto, más atractivo será éste para los transportistas navieros.[2]

Figura 1 ***Frecuencia de visitas de buques al Puerto de Guayaquil*.**



Eficiencia portuaria

Aunque la frecuencia de escalas de los barcos es un factor significativo para la opción portuaria de los transportistas navieros, los puertos también pueden atraer transportistas navieros debido a sus altos niveles de eficiencia.

La eficiencia portuaria en ocasiones significa *velocidad* y *confiabilidad* de los servicios portuarios. La UNCTAD (1992) citó la 'entrega a tiempo' como principal preocupación de la mayoría de transportistas navieros. En industrias ágiles, donde los productos deben ser movilizados a tiempo hasta los mercados, los operadores de terminales, cual nodos vitales en la cadena logística, deben estar en una posición que garantice un servicio muy confiable y veloz a los transportistas navieros.

La eficiencia portuaria puede verse reflejada en los costos de flete cobrados por las compañías de transporte marítimo, en el tiempo de viraje y cambio de los barcos y en el tiempo de residencia del cargamento. *Ceteris paribus*, mientras mayor sea el tiempo que un barco permanezca en el atracadero, mayor será el costo que tendrá que pagar. Este costo más alto puede ser transferido a los transportistas navieros en la forma de mayores tarifas de flete y tiempos de residencia del cargamento más prolongados. La habilidad de las líneas de transporte marítimo para transferir los costos hacia los transportistas navieros dependería, en gran parte, de la elasticidad de la demanda y la proporción de costos totales atribuible a estos costos.

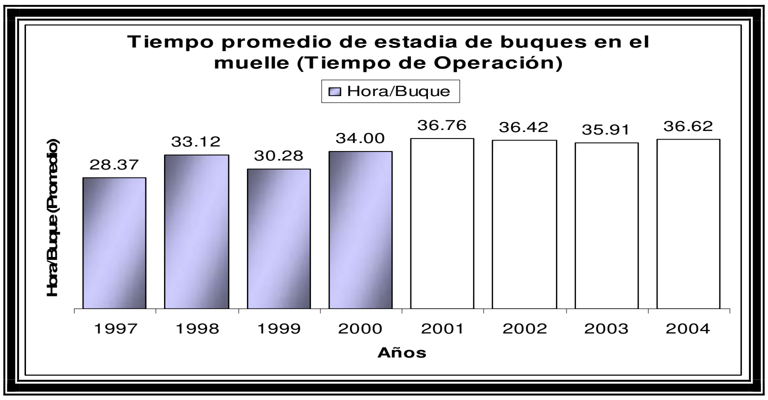
Tongzon y Ganesalingam (1994) identificaron *varios* indicadores de eficiencia portuaria y los clasificaron en dos amplios grupos; a saber, medidas de eficiencia operacional y medidas orientadas al cliente. El primer grupo de medidas tiene que ver con la productividad del capital y la mano de obra[3], así como también con las tasas de utilización de activos[4]. El segundo grupo incluye cargos directos, tiempo de espera del barco, minimización de demoras en el transporte terrestre y confianza.

---

[2] Esto es aplicable a cargueros así como a los botes alimentadores. Bajo los acuerdos de centro de cargamento adoptados por los cargueros que hacen escala sólo en unos cuantos puertos, los botes alimentadores proveerán la mayoría de los servicios de transporte marítimo para los transportistas navieros.
[3] Algunos indicadores de productividad de capital y mano de obra son las tarifas de grúa (número de contenedores elevados por hora-grúa neta), tarifas de embarque (tarifas a las cuales las grúas cargan o descargan un barco), *TEUs* por grúa (número de contenedores manejado por grúa, requerimientos de barcos por remolque y requerimientos de barco por empleado. Para detalles, ver Tongzon y Ganesalingam (1994).
[4] Los Indicadores de tasas de utilización de activos son *TEUs* por metro de atracadero, ocupación de atracadero y *TEUs* por hectárea del área del terminal. Ver Tongzon y Ganesalingam (1994).

Los hallazgos de Foster (1978) sitúan a las tarifas portuarias como principal factor determinante de la opción portuaria, pero su importancia debe verse en el contexto de los costos totales. Los transportistas navieros están más preocupados por los costos indirectos asociados con demoras, pérdida de mercados/segmentos de mercado, pérdida de la confianza del cliente y oportunidades perdidas debido a un servicio ineficiente, que por las tarifas portuarias (Tongzon, 1995:247). Murphy, Daley y Dalenberg (1991, 1992) han demostrado que algunos usuarios están realmente dispuestos a aceptar mayores costos portuarios a cambio de un servicio óptimo y más eficiente.

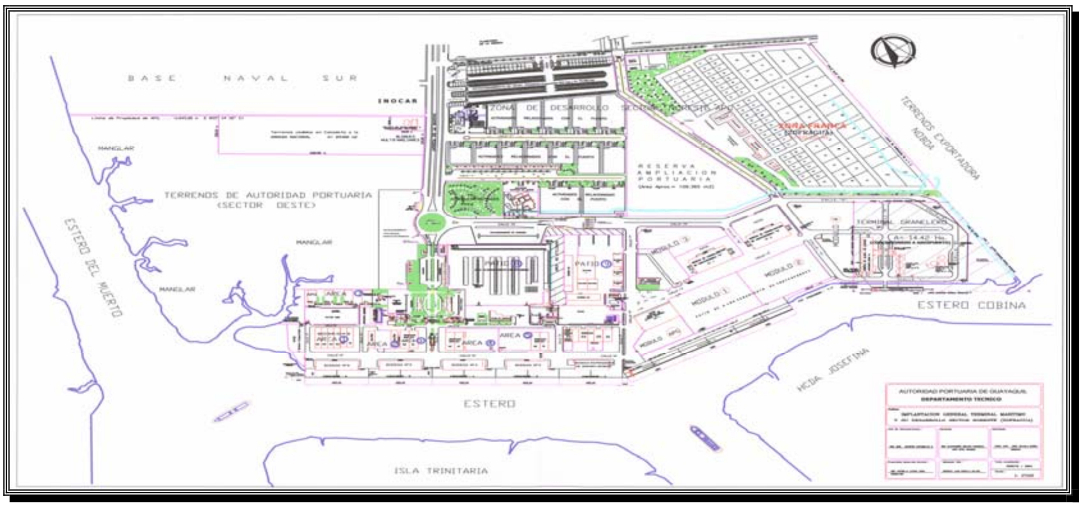
Figura 2 ***Tiempo promedio de operación del buque.***



Infraestructura Adecuada

La infraestructura en su más amplio contexto no sólo se refiere al número de muelles para contenedores, grúas, remolcadores y área del terminal, sino también a la calidad de las grúas, la calidad y efectividad de los sistemas de información, la disponibilidad de transporte inter-modal (tales como carreteras y vías ferroviarias), el canal de acercamiento proporcionado y la preparación, o similar, de la administración del puerto (Tongzon y Ganesalingam, 1994:320). Si los volúmenes manejados exceden en mucho la capacidad de manejo de carga en un puerto, ésto resultará en el congestionamiento e ineficiencia del mismo, alejando así a los usuarios del puerto. Más aun, el acceso limitado a la información sobre los arribos de embarques debido a la falta de un sistema de información adecuado demorará el proceso de documentación y, por ende, el funcionamiento normal de un puerto. Sin adecuados vínculos inter-modales, el transportista naviero no puede movilizar fácilmente el cargamento hacia y desde el puerto, lo cual puede llevar a congestionamientos, demoras y costos más altos.

Figura 3 ***Mapa del Puerto de Guayaquil.***

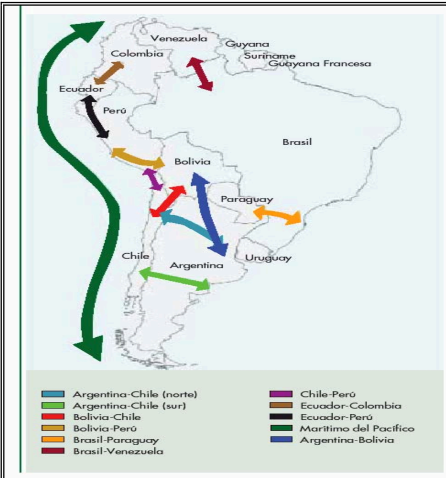


Ubicación

Nociones convencionales sobre opciones portuarias han considerado la ubicación geográfica como uno de los principales determinantes del atractivo de un puerto.[5] La selección de un puerto no es meramente una función de conveniente proximidad; también deriva considerables implicaciones a partir de los costos de tránsito totales resultantes del tráfico del cargamento. Por ejemplo, la distancia entre el puerto y las instalaciones del transportista naviero tiene un impacto primordial sobre los costos de transportación terrestre.

En sus respectivos sondeos, Willingale (1984) y Murphy, Daley y Dalenberg (1991) hallaron que el factor de ubicación tenía un puntaje relativamente bajo; aun así citaron otros estudios que demostraron que éste es, de hecho, un factor primario. Una de las explicaciones ofrecidas era que las mejoras significativas en el sistema de transportación doméstico parecían haber disminuido la importancia de la proximidad geográfica entre los puertos y sus clientes para las decisiones de opción portuaria.

Figura 4 ***Ejes de intercambio con significativo potencial de crecimiento en América del Sur***



Fuente: BID (2000).

Costos portuarios

Existen diferentes tipos de tarifas portuarias, las cuales varían entre los puertos en términos de sus niveles y estructuras dependiendo de la naturaleza y funciones de éstos. A excepción de los *puertos en propiedad*, los cuales derivan sus ganancias de las rentas, las tarifas portuarias son generalmente impuestas sobre la base de visitas portuarias y/o cargamentos. Ejemplos del tipo en base a barcos incluyen cuotas de navegación portuaria, atracadero, alquiler de atracadero, cuotas portuarias y tonelaje; mientras que aquellos en base a cargamentos incluyen puesta en muelle y desamarre. El alquiler de atracadero y amarre son usualmente impuestos o bien sobre la base de toneladas netas registradas (*NTR, por sus siglas en inglés*), o contra toneladas brutas registradas (*GRT, por sus siglas en inglés*). Los cargos por estibación y manejo en terminal son impuestos sobre los cargamentos, con diferentes tarifas para diferentes cargamentos. Las tarifas portuarias directas pueden, eventualmente, verse reflejados en las tarifas de flete que los transportistas navieros tienen que pagar.[6] Otros tipos de costos eventualmente pagaderos por los transportistas navieros incluyen costos de servicios auxiliares, tales como costos de pilotaje, remolque, líneas, amarre/desamarre, electricidad, agua y eliminación de desechos.[7] Estudios previos presentaron hallazgos variados sobre la importancia relativa de las tarifas portuarias como determinantes de la opción portuaria. Tal como se mencionó antes, el sondeo de Foster (1978) las ubicó como factor principal en la determinación de la opción portuaria, mientras que varios estudios subsiguientes de Murphy, Daley y Dalenberg (1991,1992) hallaron que algunos usuarios están realmente dispuestos a aceptar costos más altos a cambio de un servicio óptimo.

---

[5] Para un excelente análisis de la geografía portuaria y hegemonía espacial, refiérase a Hiling, D. y B.S. Hoyle (1984), "*Spatial Approaches to Port Development*" en Hilling, D. y B.S. Hoyle (editores), *Seaport Systems and Spatial Change*, pp. 1-19.
[6] Los cargos directos impuestos sobre los buques no reducen, por sí mismos, las ganancias de los propietarios del barco en la medida en que estos costos puedan ser trasladados a los costos de flete. La habilidad para así hacerlo depende de la elasticidad de la demanda y de la proporción de los costos totales atribuible a los costos de flete (Strandenes y Marlow, 2001).
[7] Existen varios determinantes que influyen en el establecimiento de estos cargos por parte de las autoridades portuarias, incluyendo el objetivo del Puerto, el costo para el puerto de ofrecer el servicio o recurso, los beneficios obtenidos por los usuarios a través del uso del puerto, la competencia que enfrentan los puertos de parte de otros puertos y la competencia que enfrentan los usuarios de los puertos. Para un análisis más profundo de políticas de precio óptimas por parte de los puertos, refiérase a Jansson y Shneerson (1982: 81-132) o, alternativamente, a una monografía de la UNCTAD (1996).

Ágil respuesta a las necesidades de los usuarios del puerto

Se espera también que los puertos respondan ágilmente a las necesidades de sus usuarios.[8] Esto significa que los puertos tendrían que monitorear y comprender constantemente las necesidades de los usuarios para así idear la forma de respuesta más ágil a éstos. Con respecto a este particular, los diálogos regulares y las interacciones sociales entre el personal de relaciones públicas del puerto y los usuarios del mismo son bastante útiles.

Reputación del puerto en cuanto a daño del cargamento

La percepción de seguridad del cargamento puede ser más poderosa e importante que la seguridad misma. Si un puerto tiene reputación de manejar cargamentos de forma insegura, ésto podría alejar a clientes potenciales y desalentar a los existentes. Así, las campañas de mercadeo y promoción por parte de las autoridades portuarias, encaminadas a realzar las características y capacidades del puerto podrían mejorar la reputación del mismo. Un historial de logros y conquistas da seguridad a los clientes, en términos de calidad y confianza. Esto último es imperioso al momento de querer influir en la opción de puerto de la empresa de transporte ya que, en ocasiones, la percepción relativa de los clientes reemplaza el desempeño real del puerto.

Tabla I ***Clasificación de los Factores de Opción Portuaria: Desde la Perspectiva de los Despachadores de Fletes.***

Rangos	Media	Desviación Estándar
1. Eficiencia	3.2	1.83
2. Frecuencia de embarque	4.2	2.01
3. Infraestructura adecuada	4.4	2.02
4. Ubicación	4.6	2.09
5. Tarifas portuarias	5.2	2.06
6. Ágil respuesta a las necesidades de los usuarios del puerto	5.4	2.24
7. Reputación en cuanto a daños del cargamento	7.1	2.34

Para investigar a profundidad la importancia relativa de los factores de opción portuaria identificados por los transportistas navieros, se efectuó un análisis de regresión utilizando datos portuarios para ver si existe alguna correlación significativa entre la cantidad global de información procesada de un puerto y los tres primeros factores de mayor importancia. La especificación para este análisis de regresión se describe a continuación:

$$PT = A\ SV^{\alpha 1}\ CP^{\alpha 2}\ PROM^{\alpha 3}\ DT^{\alpha 4}$$

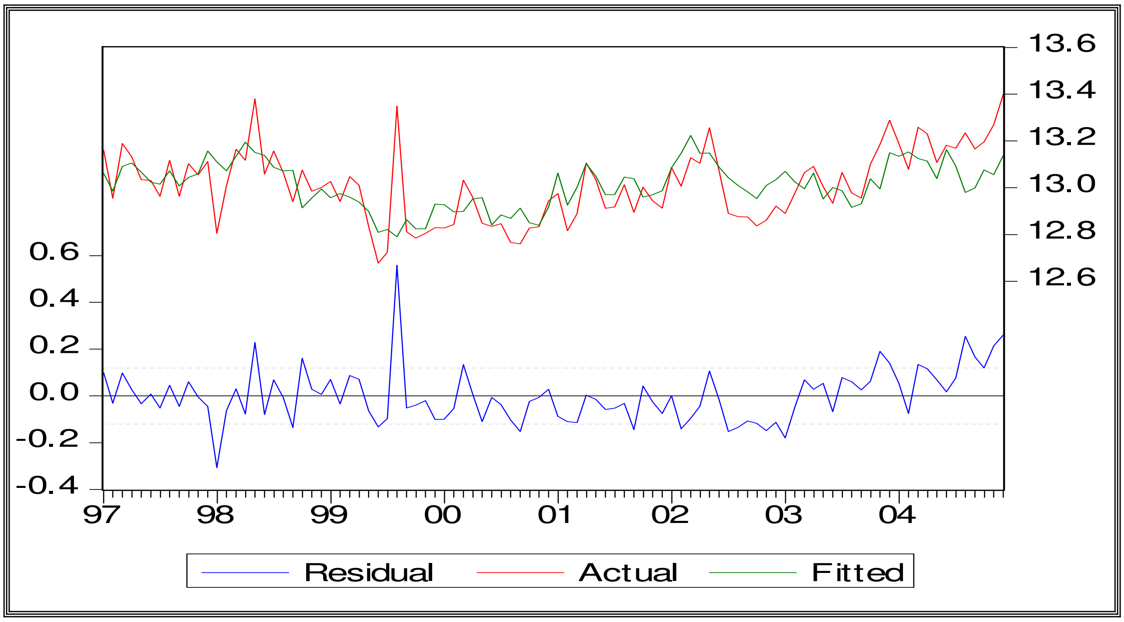
- **PT**: Cantidad global de información procesada en puerto, representada por el número de contenedores (*TEUs*) generado por el Puerto de Guayaquil.
- **A:** Término constante
- **SV:** Frecuencia de visitas de barcos (escalas).
- **CP:** Productividad de contenedor; medida por el número de contenedores levantados por grúa, representa el nivel de eficiencia implícito en el aspecto de la operación portuaria que tiene que ver con el manejo del contenedor.
- **PROM:** Promedio de contenedores por buque, donde:

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

- **DT:** Cantidad de tiempo de demora (en horas), medida como la diferencia entre el tiempo total en atracadero más el tiempo de espera para atracar y el tiempo entre el inicio y el final de trabajo en barco. Estas demoras podrían ser causadas por disputas laborales, prácticas laborales tales como recesos para comidas, fallas de equipo, congestionamiento, problemas percibidos con los barcos o el clima. Las demoras pueden ser transferidas a los usuarios del puerto en la forma de tiempos de residencia del cargamento más largos y/o mayores tarifas de flete.

[8] Además de demandas por mayor capacidad, lo cual toma años en ser establecido, existen otras necesidades de las que los puertos pueden encargarse inmediatamente, incluyendo la necesidad de un mejor servicio, tarifas portuarias más bajas, mayor eficiencia, confianza y seguridad.

Figura 5 *Tendencia de nuestras variables en el tiempo y correlación entre ellas.*



En dicho gráfico podemos apreciar que a inicios del año 1998 (gobierno de ***Abdalá Bucaram***), meses donde hubo más inestabilidad económica en comparación con los demás gobiernos, Bucaram desarrolló una política reductora de las tasas de interés desde la Junta Monetaria del BCE, por otro lado elaboró un plan integral de gobierno que en el aspecto económico se basaba en el sistema monetario-cambiario de la **convertibilidad**, con el cual desde julio/97 se proponía fijar una forma indefinida el tipo de cambio a razón de 4.000 sucres por dólar.

Luego del corto período de Bucaram, siguió el gobierno interino de ***Fabián Alarcón*** (Febrero 1997 – Agosto 1998).

Golpe de Estado e Interinazgo.- Los sectores oligárquicos, el "viejo poder", aprovecharon esa situación y dieron desde el Congreso el golpe de Estado el 6 de febrero. Hubo una clara presión en este hecho de la Embajada de EE.UU. que finalmente condujo al Comando Conjunto de las FF.AA. presidido por el Genera Paco Moncayo a apoyar la decisión institucional de una mayoría de 44 diputados altamente desprestigiados, que sin un juicio político previo, declararon "incapacitado mental" para gobernar al Presidente; y en su reemplazo nombraron – al margen de la Constitución – como Presidente "interino", cargo que no existía, a Fabián Alarcón.

Agudización de la crisis.- El fenómeno de **"El Niño"** presente entre 1997 y 1998 provocó serios destrozos en la infraestructura especialmente de la región de la costa. También se afectó la actividad productiva. Conmocionó la vida del país. Masivamente emigraron centenares de miles de habitantes rurales hacia las ciudades, especialmente a Guayaquil. Estas agravaron sus limitadas condiciones de funcionamiento. Los costos de reconstrucción se estimaron en US$ 2.140 millones.

Luego continuo el gobierno de ***Jamil Mahuad Witt*** (Agosto 1998 – Agosto 1999), quien ascendió al poder el 10 de agosto de 1998, después de ser proclamado por el TSE con estrecho margen de votos y en medio de reiteradas denuncias de fraude.

Balance de la política económica del primer año.- El valor de las exportaciones totales decreció más del 20% y el de las importaciones creció en un 13% con relación a 1997, por tanto, la balanza comercial fue deficitaria en unos US$ 1.050 millones (10% PIB).

Las exportaciones petroleras cayeron en 41%. El endeudamiento externo creció en US$ 648 millones y las reservas internacionales cayeron en 395 millones, debilitado más aún la posición externa del país.

Se devaluó el sucre en un 30% y las tasas de interés siguieron altas (70-75%), con tendencias a nuevas alzas. Esto se intensificó más adelante, al punto de que el precio del dólar superó los S/. 18.000 (Octubre 1999).

Se aprobó la iniciativa del PSC de establecer el impuesto del 1% a la circulación de capitales lo que precipitó la crisis financiera y bancaria, que condujo al "salvataje" masivo del gobierno a favor de los dueños de los bancos, abusando de los dineros públicos, en una cifra mayor a los dos mil quinientos millones de dólares, en plena crisis fiscal y económica.

La política monetaria-financiera.- El 12 de marzo al expandir el decreto 685 invocando una emergencia inexistente, no contemplada en el Art. 180 de la Constitución, el gobierno impuso la incautación del 50% de los depósitos (en ahorros y de Cta. Cte.) y colocaciones (inversiones financieras) a plazos. En total unos TRES MIL MILLONES DE DOLARES. Esos dineros recibirán tasas de interés inferiores a las del mercado y aún a la pactadas con los propios bancos. En efecto, a los depósitos sólo se les reconocerá el 20% (luego 16,5%) equivalente a la mitad del que recibirán (40%) los depósitos a plazos, inferiores a su vez al promedio del que estaban recibiendo (58%).

Siendo el país gobernado por ***Gustavo Noboa*** (Enero 2000 – Agosto 2002), dicho gobierno ratificó la dolarización, promovió la aprobación de la Ley de Transformación Económica, llamada Trolebús por los diversos ámbitos que abarca. El Congreso Nacional la ha aprobado. Previamente recibió la presión del Gobierno de EE.UU. a través de una misión de alto nivel que, sin ningún rubor, públicamente, ofreció que si se aprueba la ley en la dirección correcta, esto es con su visión e intereses, el gobierno norteamericano facilitaría US$ 900 millones y "recomendaría" a los organismos internacionales (FMI, BM y BID) para que entreguen "ayudas" diversas al país y faciliten créditos.

Política económica en el 2000.- El gobierno de Gustavo Noboa en el marco de su decisión de recongelar los depósitos y del nuevo sistema de dolarización, asumido precipitadamente por l gobierno de Jamil Mahuad, aprobó con la supervisión y conducción del FMI la llamada ley "trolebús" (ley para la Transformación Económica y sus reformas).

Luego se inició el gobierno actual, por ***Lucio Gutierrez*** (Agosto 2002 – fecha), en donde se han visto algunos cambios de gabinete en muy corto tiempo entre ellos, es por ello que no existe una estabilidad entre las variables.

CONCLUSIONES

- El Puerto de Guayaquil (Provincia del Guayas): es uno de los puertos pioneros en las importaciones y exportaciones de mercaderías, productos industrializados, vehículos, etc.; y, exportación bananera y otros productos agrícolas, también cabe señalar a los demás puertos "públicos" como Puerto Bolívar (Provincia de El Oro) cual es especializado en la exportación de banano y productos del mar y, carga internacional; Puerto de Manta (Provincia de Manabí) cual se dedica a las actividades pesqueras y exportación de productos del mar; punto de transferencia internacional de carga, alterno al Puerto de Guayaquil y por último el Puerto de Esmeraldas (Provincia de Esmeraldas) – Puerto concesionado – cual se encarga de transporte de carga internacional destinada y proveniente del centro norte del país.

- En la segunda de la década de los 90 evidencia el impacto del conflicto con el Perú (1995); la crisis política (Salida de Alberto Dahik y destitución de Abdalá Bucaram); la crisis energética; la liberalización de las tasas de interés y su volatilidad a niveles altos, lo que conduce a la recesión que luego se agudiza por efectos de El Niño, la baja en los precios del petróleo y los impactos de la crisis internacional.

- En 1997 y 1998, la caída del precio del crudo en el comercio mundial afectó el valor de las exportaciones de petróleo, desmejoró significativamente el saldo comercial que cayó aproximadamente del 3 al -5% del PIB.

- En el período Enero-Mayo del 2000, en relación al mismo período de 1999, las exportaciones han crecido en total en 16%; en las petroleras en un 146%, los productos primarios en 116%, los productos industrializados tan sólo crecieron en 16%. Los tradicionales se redujeron en 32% y los tradicionales en 3%.

- Al disponerse, por parte del Directorio del BCE, la **"libre flotación"** de la divisa en Febrero de 1999 luego de que la cotización rompiera varias veces el techo de las bandas, el precio de dólar se levó a ritmos mayores. Sólo se estabilizó su fijación a *S/.* 25.000 en Enero 10 del 2000 y la *macrodevaluación*, que se estableció por parte del BCE, impuesta por J. Mahuad, junto con el sistema de *dolarización*. En la época de la dolarización es cuando se disparan todas aquellas variables que intervienen en el Comercio Internacional.

REFERENCIAS

- Bardi, E. J. (1973), "Carrier selection from one mode", **Transportation Journal**, 13, 23- 29.
- Berndt, E. R. (1991), **The practice of econometrics: classic and contemporary**. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Branch, A. E. (1986), **Elements of Port Operation and Management**. London: Chapman and Hall Ltd.
- Brooks, M. R. (1984), "An alternative theoretical approach to the evaluation of liner shipping (Part 1. Situational factors)", **Maritime Policy and Management**, 11, 35-43.
- Gilmour, P. (1976), "Some policy implications of subjective factors in the modal choice for freight movements, **The Logistics and Transportation Review**, 12, 39-57.
- Hilling, D. and B. S. Hoyle (1984), "Spatial Approaches to Port Development", in Hilling, D. and Hoyle, B. S. (eds.), **Seaport Systems and Spatial Change**, 1- 19.
- Jansson, J. O. and D. Shneerson (1982), **Port Economics**. Cambridge: MIT Press, pp. 81- 132.
- Slack, B. (1985), "Containerisation and inter-port competition", **Maritime Policy and Management**, 12 (4), 293-304.
- Strandenes, Siri Pettersen and Peter Marlow (2001), "Port pricing and competitiveness in short sea shipping" (mimeo).
- Tongzon, J. and S. Ganesalingam (1994), "Evaluation of ASEAN port performance and efficiency", **Asian Economic Journal**, 8 (3), 317-330.
- Tongzon, J. (1995), "Determinants of port performance and efficiency", **Transportation Research**, 29A (3), 245-252.
- FUCHSLUGER, J. (2000); ***Maritime Transport Costs in South America***; University of Karlsruhe; Karlsruhe
- MARTÍN BOFARULL, M (2000); **"Eficiencia y Progreso Técnico en el Sistema Portuario Español"**; *III Encuentro de Economía Aplicada*, Valencia, junio
- MICCO, A. and N. PÉREZ (2001); ***Maritime Transport Costs and Port Efficiency*;** Inter-American Development Bank; IADB anual Meeting, Santiago.
- ECUAESTIBAS, Información estadística de los años 1997 a 2004.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL, Departamento de Gestión y Control, Información estadística de los años 1997 a 2004.