

Versión Pública

**Tema: Estudio de Mercado de las Entidades Portuarias en el Ecuador (Sector Puertos
Marítimos)**

Fecha de elaboración: 2016/08/17

Fecha de emisión Versión Pública: 2017/10/10

Econ. Boris Arévalo Falcones

Econ. David Segovia Araujo

Dirección de Control Zonal 1

<http://www.scpm.gob.ec/biblioteca>

De conformidad con el artículo 2 del Reglamento para la aplicación de Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, el cual textualmente indica:

“Art 2. Publicidad.- Las opiniones, lineamientos, guías, criterios técnicos y estudios de mercado de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, se publicarán en su página electrónica y podrán ser difundidos y compilados en cualquier otro medio, salvo por la información que tenga el carácter de reservada o confidencial de conformidad con la Constitución y la ley.

Las publicaciones a las que se refiere el presente artículo y la Disposición General Tercera de la Ley, se efectuarán sin incluir, en cada caso, los aspectos reservados y confidenciales de su contenido, con el fin de garantizar el derecho constitucional a la protección de la información.”

A continuación se presenta la versión pública del Estudio de Mercado de las Entidades Portuarias en el Ecuador (Sector Puertos Marítimos), desarrollado por la Intendencia Zonal 1 de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, debiendo indicar que el texto original del estudio no ha sido modificado en su esencia, únicamente en su estructura y omitida información confidencial y reservada de los operadores económicos involucrados en el presente análisis.

VERSION PUBLICA

CONTENIDO:

1. ANTECEDENTES	5
2. INTRODUCCIÓN	5
3. OBJETIVO	6
4. MARCO NORMATIVO	7
4.1 Constitución.....	7
4.1.1 Leyes Generales del Sector	8
4.1.1.1 Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado	8
4.1.2 Ley de Puertos	10
4.1.3 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.....	11
4.1.4 Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador.....	12
4.1.5 Recomendación N° SCPM-DS04-2016	13
5. NORMATIVA COMPARADA Y EXPERIENCIAS INTERNACIONALES	13
5.1 Normativa Comparada.....	13
Caso I: Condiciones de Competencia en el Sector Marítimo Portuario, 2015 (El Salvador)	13
Caso II: Respecto de la Solicitud de Alzamiento de la Restricción a la Integración Horizontal establecida en el Informe N°5/2009.....	14
5.2 Casos Internacionales.....	15
5.2.1 Caso I: CONDICIONES DE COMPETENCIA EN EL SECTOR MARÍTIMO PORTUARIO, 2015 (EL SALVADOR)	15
5.2.2 Caso II: Respecto de la Solicitud de Alzamiento de la Restricción a la Integración Horizontal establecida en el Informe N°5/2009.....	21
6. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SECTOR.....	24
6.1 Conformación del Sector.....	25
6.2 Principales operadores del sector.....	26
6.2.1 Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE)	26
6.2.2 Autoridad Portuaria de Manta (APM)	27
6.2.3 Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG).....	28
6.2.4 Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB).....	30
7. CARACTERIZACIÓN DE MERCADO RELEVANTE DEL ESTUDIO	31
7.1 Mercado Producto	31

7.1.1	Análisis de los bienes Sustitutos	31
7.2	Mercado Geográfico	31
8.	ESTRUCTURA DEL MERCADO RELEVANTE	32
8.1	Actores Relevantes	32
8.1.1	Instituciones Públicas.....	32
8.1.2	Asociaciones Gremiales	33
9.	PARTICIPACIÓN O CUOTAS EN EL MERCADO.....	34
10.	BARRERAS DE ENTRADA.....	35
11.	CONCLUSIONES.....	35

VERSIÓN PÚBLICA

1. ANTECEDENTES

La Superintendencia de Control del Poder de Mercado (SCPM) fue creada mediante el Art. 36 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado (LORCPM), mismo que expone que esta Superintendencia será un organismo técnico de control, con capacidad sancionatoria, de administración desconcentrada, con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, presupuestaria y organizativa, misma que pertenece a la función de transparencia y control social. Dentro de las dependencias que la conforman se encuentra la Dirección de Control Zonal 1.

La Superintendencia de Control del Poder de Mercado en ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 38, numeral 1, de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, el cual establece que: “La Superintendencia de Control del Poder de Mercado, a través de sus órganos, ejercerá las siguientes atribuciones: 1. Realizar los estudios e investigaciones de mercado que considere pertinente. Para ello podrá requerir a los particulares y autoridades públicas la documentación y colaboración que considere necesarias. (...)”, ha planificado realizar un estudio e investigación de mercado dentro del transporte marítimo.

2. INTRODUCCIÓN

Los puertos, como interfaces entre varios modos de transporte, son centros de transporte combinado. Adicionalmente son mercados multifuncionales y zonas industriales donde las mercaderías no sólo están en tránsito, sino que también son clasificadas, manufacturadas y distribuidas. De hecho, los puertos son sistemas multidimensionales que deben ser integrados con las cadenas logísticas para cumplir adecuadamente sus funciones. Un puerto eficiente requiere, además de la infraestructura y equipamiento, conexiones adecuadas con otros modos de transporte, una gerencia motivada y personal debidamente cualificado. (Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012, p.3)

Un puerto es así una zona de tierra y agua, que incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles) así como la superestructura (construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura como almacenes, silos, tinglados) y el equipamiento fijo y móvil necesario para operar (tuberías de transporte, grúas, tolvas). El acceso al puerto se lo realiza mediante infraestructuras marítimas de acceso (canales de entrada, ayudas a la navegación), así como unas infraestructuras terrestres (carreteras, vías férreas). (Rúa, 2006, p. 1).

La actividad portuaria es un factor importante y estratégico para el comercio internacional, debido a que los puertos contribuyen al desarrollo de los países, ya que mediante su actividad actúan como promotores del crecimiento de las áreas en las que están emplazados,

promueven determinados tráficos, generan ingresos para las arcas del estado (tasas portuarias), crean empleo, etc. (Rúa, 2006, p. 2).

En la actividad marítima portuaria es posible identificar la existencia de competencia interportuaria e intraportuaria. La competencia interportuaria (competencia entre puertos), está relacionada directamente con la demanda de transporte marítimo, esta consiste en obtener cargas de los usuarios ofreciendo un conjunto de servicios marítimos portuarios. La competencia intraportuaria, es la que existe entre los operadores de puertos ofreciendo servicios individuales o empacados directamente en la misma terminal, o bien cuando existe un grupo de empresas ofreciendo servicios a la nave o a la carga junto al operador (Superintendencia de Competencia, 2015, p.24).

Dentro de este estudio se analizará la competencia interportuaria de los puertos comerciales del estado o entidades portuarias, que son:

- Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE),
- Autoridad Portuaria de Manta (APM),
- Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), y
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB),

Las autoridades portuarias como entidades públicas del estado, si bien no tienen como objetivo principal la generación de utilidades, bajo administración pública, son siempre eslabones de cardinal importancia en el desarrollo y dinámica económica de sus respectivas localidades, incluso motores y sostén de distintos sectores económicos.

De esta forma, su óptima administración y operatividad, redundará en el beneficio directo e indirecto de múltiples sectores, y la explotación adecuada de sus ventajas comparativas se traduce en el apuntalamiento de estructuras que aceleran el desarrollo económico.

3. OBJETIVO

En el presente estudio se analizará las inversiones recibidas por las Entidades Portuarias en los últimos diez años, provenientes de entidades públicas, privadas o de cualquier tipo, con el objeto de reconocer una posible exclusividad en la asignación de recursos, a más de la comparación de sus ingresos anuales percibidos por la prestación de servicios en el tráfico de mercancías.

También se analizará en función de la cotización de los servicios brindados por las entidades portuarias a los distintos tipos de carga, en el proceso de importación y exportación, la materialización de esa exclusividad en la asignación de recursos, que se vea reflejado en la competitividad operativa de los puertos.

4. MARCO NORMATIVO

A continuación se cita el principal marco normativo que regula el Sector, lo que nos permitirá reconocer los límites legales dentro de los cuales se desenvuelve:

- 1) Constitución
- 2) Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado
- 3) Ley de Puertos
- 4) Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones
- 5) Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador
- 6) Recomendación N° SCPM-DS04-2016

4.1 Constitución

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 304 establece que, dentro de los objetivos de la política comercial del país se encuentra el de: “(...) 6. Evitar las prácticas monopólicas y oligopólicas, particularmente en el sector privado, y otras que afecten el funcionamiento de los mercados”.

De igual manera, la Carta Magna en su capítulo sexto “Trabajo y Producción”, Sección quinta “intercambios y Comercio justo”, artículo 335, establece que:

“El Estado regulará, controlará e invertirá, cuando sea necesario, en los intercambios y transacciones económicas y sancionará la explotación, usura, acaparamiento, simulación, intermediación especulativa de los bienes y servicios, así como toda forma de perjuicio a los derechos económicos y a los bienes públicos y colectivos (...)”.

En su artículo 339 estipula:

“El Estado promoverá las inversiones nacionales y extranjeras, y establecerá regulaciones específicas de acuerdo a sus tipos, otorgando prioridad a la inversión nacional. Las inversiones se orientarán con criterios de diversificación productiva, innovación tecnológica, y generación de equilibrios regionales y sectoriales (...)”.

Por otra parte, conforme al artículo 52 de la Constitución de la República, garantiza a las personas el derecho a disponer bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad; consecuentemente el artículo 66 de la misma carta suprema en sus numerales 15, 25 y 26 garantiza el derecho a desarrollar actividades económicas conforme los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental; el derecho a acceder de bienes y servicios públicos y privados de óptima calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato; el derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental.

Además, la Constitución de la República establece en el artículo 85 numerales 1 y 2 la formulación, ejecución, evaluación y control de políticas públicas y servicios debe orientarse a la realización y garantías del buen vivir y de los derechos reconocidos constitucionalmente en el marco del principio de solidaridad, consagrándose la prevalencia del interés general sobre el interés particular.

La Carta Fundamental en su Art. 336 impone al Estado el deber de impulsar y velar por un comercio justo como medio de acceso a bienes y servicios de calidad, promoviendo la reducción de las distorsiones de la intermediación y promoción de su sustentabilidad, asegurando de esta manera la transparencia y eficiencia en los mercados, mediante el fomento de la competencia en igualdad de condiciones y oportunidades, lo que se definirá mediante ley.

4.1.1 Leyes Generales del Sector

4.1.1.1 Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado

En consideración a lo antes expuesto, la norma constitucional protege la producción nacional estableciendo mecanismos de sanción para evitar cualquier práctica monopólica, oligopólica, abuso de posición de dominio y todas las prácticas de competencia desleal del mercado, asegurando mediante ley, la transparencia y eficiencia en los mercados con el fin de fomentar la competencia en igualdad de condiciones y oportunidades.

Es así que por medio de la Asamblea Nacional, se expide la Ley Orgánica de Regulación de Control del Poder de Mercado, la cual entra en vigencia mediante su publicación en el Suplemento del Registro Oficial N. 555 con fecha 13 de Octubre de 2011.

Con la finalidad de cumplir con el mandato Constitucional, la Ley Orgánica de Regulación y Control de Poder de Mercado, en su artículo primero establece como objetivo de esta Ley lo siguiente:

“(...) evitar, prevenir corregir, eliminar y sancionar el abuso de operadores económicos con poder de mercado; la prevención, prohibición y sanción de acuerdos colusorios y otras prácticas restrictivas; el control y regulación de las operaciones de concentración económica y la prevención, prohibición y sanción de las prácticas desleales, buscando la eficiencia en los mercados, el comercio justo y bienestar general y de los consumidores y usuarios, para el establecimiento de un sistema económico social, solidario y sostenible”.

De la misma forma, el ámbito de aplicación de la Ley Orgánica de Regulación y Control del

Poder de Mercado se encuentra determinado en el Art. 2 en el que manifiesta:

“Están sometidos a las disposiciones a la presente Ley todos los operadores económicos, sean personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, con o sin fines de lucro, que actual o potencialmente realicen actividades económicas en todo o en parte del territorio nacional, así como los gremios que las agrupen, y las que realicen actividades económicas fuera del país, en medida que sus actos, actividades o acuerdos produzcan o puedan producir efectos perjudiciales en el mercado nacional (...)”.

Por otra parte, en su artículo 36 de la LORCPM, crea la Superintendencia de Control del Poder de Mercado de la siguiente manera:

“(...) como organismo técnico de control, con capacidad sancionatoria, de administración desconcentrada, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, presupuestaria y organizativa (...)”.

La Superintendencia de Control del Poder de Mercado en su estructura contará con las instancias, intendencias, unidades, divisiones técnicas, y órganos asesores que se establezcan en la normativa que para el efecto emita la Superintendencia de Control del Poder de Mercado (...)”.

Para el cumplimiento de lo establecido en el artículo citado, el Superintendente de Control de Control del Poder de Mercado, mediante resolución N. SCPM-DS-2012-001, pública en el Registro Oficial Edición Especial N. 345 de fecha 04 de octubre de 2012, expide el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional de Procesos, el cual otorga la atribución a las Intendencias Zonales en su Capítulo IV de los Procesos Desconcentrados y el 4.1 que trata sobre la Gestión Zonal en su literal m) manifiesta:

“(...) promover, en su jurisdicción el estudio y la investigación en materia de competencia y la divulgación de los estudios de mercado (...)”.

La Superintendencia podrá dictar medidas correctivas, conducentes a restablecer el proceso competitivo con el objetivo de prevenir, impedir, suspender, corregir o revertir las conductas indebidas como: el Abuso del Poder de Mercado tipificado en el artículo 9 y el desarrollo de conductas colusorias tipificada en el artículo 11 de la LORCPM.

Así mismo se impondrá sanciones como las tipificadas en el artículo 79 de la LORCPM a las empresas u operadores económicos, asociaciones, uniones o agrupaciones que deliberadamente o por negligencia infrinjan la presente Ley.

4.1.2 Ley de Puertos

Se establece que actualmente el máximo ente rector es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos, que tendrán a cargo la planificación, dirección, control y ejecución de las actividades portuarias.

La Subsecretaría será la ejecutora de la política naviera y portuaria determinada por el MTOP y tendrá las siguientes atribuciones, según el Art. 5:

- a) *“Informar la conveniencia del establecimiento de nuevos puertos de carácter nacional o sobre el uso de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, con propósitos comerciales, por parte de personas naturales o jurídicas, privadas o públicas;*
- b) *Aprobar los Reglamentos de Servicios Portuarios, Manuales de Organización, y demás, que rijan con carácter uniforme, a todas las Entidades Portuarias;*
- c) *Estudiar las mejoras en los sistemas de organización, administración, operación, mantenimiento y contabilidad de los puertos comerciales. Las recomendaciones correspondientes, serán notificadas a las Entidades Portuarias;*
- d) *Realizar inspecciones periódicas a las Entidades Portuarias y formular las observaciones y recomendaciones del caso;*
- e) *Aprobar los Orgánicos de Personal de las Entidades Portuarias, que serán puestos en su consideración hasta el 30 de Noviembre de cada año;*
- f) *Supervisar el cumplimiento de la programación anual de actividades aprobadas por el MTOP, la construcción de nuevos puertos y la ampliación de los existentes;*
- g) *Fiscalizar el uso de todos los puertos o instalaciones marítimas o fluviales concedidos a personas naturales o jurídicas, privadas o públicas;*
- h) *Promover la capacitación, calificación y entrenamiento, en el país o en el extranjero, del Personal Portuario que se estime conveniente y ventajoso para el desarrollo de las actividades portuarias;*
- i) *Resolver en tercera y última instancia las reclamaciones de los usuarios de los puertos, en todo lo concerniente a los servicios respectivos cuando tales*

reclamaciones no hayan sido solucionadas por las Entidades Portuarias;

- j) Conocer y estudiar las estadísticas mensuales de operación y rendimiento, los balances anuales y otros documentos que obligatoriamente presentarán a su consideración, las respectivas Entidades Portuarias;*
- k) Asesorar al MTOP en materia portuaria en general;*
- l) Velar por el principio de autoridad, responsabilidad y disciplina de los puertos nacionales con un criterio básico de unidad y coherencia;*
- m) Otorgar los títulos y matrículas para el Personal Marítimo que labora en los puertos nacionales; y,*
- n) Actuar como Coordinador de las Entidades Portuarias y promover el intercambio de informaciones y la cooperación administrativa y técnica”.*

Por otra parte el Art. 6, faculta a la Subsecretaría de Puertos, dentro de su Organización con el Departamento Nacional de Puertos, que tendrá a su cargo el estudio y análisis de las actividades portuarias en materia administrativa, operativa, de explotación, construcción y mejoramiento de los puertos comerciales ecuatoriano, y, los órganos técnicos administrativos que fueren necesarios para el cumplimiento de su misión (...).

4.1.3 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

En el Libro I del Desarrollo Productivo, Mecanismos y Órganos de competencia, conforme a su Art. 5 en sus siguientes literales estipula:

(...) e. La implementación de una política comercial al servicio del desarrollo de todos los actores productivos del país, en particular, de los actores de la economía popular y solidaria y de la micro, pequeñas y medianas empresas, y para garantizar la soberanía alimentaria y energética, las economías de escala y el comercio justo, así como su inserción estratégica en el mundo;

f. La profundización del acceso al financiamiento de todos los actores productivos, a través de adecuados incentivos y regulación al sistema financiero privado, público y popular y solidario, así como del impulso y desarrollo de la banca pública destinada al servicio del desarrollo productivo del país;

h. Un desarrollo logístico y de infraestructura que potencie la transformación productiva, para lo que el Estado generará las condiciones para promover la eficiencia del transporte marítimo, aéreo y terrestre, bajo un enfoque integral y una

operación de carácter multimodal;

i. La producción sostenible a través de la implementación de tecnologías y prácticas de producción limpia (...).

Esta normativa tiene por objeto regular los procesos productivos en sus etapas de producción, distribución, intercambio, comercio e inversiones que se orienten al cumplimiento del régimen del buen vivir, establecido en la Constitución de la República. También busca generar y consolidar las regulaciones que potencien, impulsen e incentiven la producción.

Así pues, uno de los principales fines que persigue, es el fortalecimiento del control estatal para asegurar que las actividades productivas no sean afectadas por prácticas de abuso del poder de mercado, como prácticas monopólicas, oligopólicas y en general, las que afecten al funcionamiento eficiente de los mercados.

4.1.4 Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador

En este se establecen las normas y condiciones específicas para la prestación de servicios portuarios en la jurisdicción de cada EP y en los puertos marítimos y fluviales del País.

Se establecen como formas de prestación de servicios portuarios a la carga y/o al buque a:

- *Los contratos de gestión de servicios de la Autoridad Portuaria con terceros, por la carencia del sector privado; y,*
- *Y a los contratos de delegación de la Autoridad Portuaria con terceros, en las zonas bajo su competencia directa y que no se delegaren en los contratos de concesión.*

Por otra parte, se determina además en cuanto a los servicios portuarios:

- *Deberán negociarse en el marco de la libre contratación y competencia. Todos los que ejerzan estas actividades portuarias deberán garantizar la libre competencia en su oferta de servicios. La existencia o intención de establecer monopolios u oligopolios de hecho, en cualesquiera de sus formas o la realización de prácticas colusorias o que resultaren en perjuicio de los derechos de los usuarios o consumidores, será motivo de cancelación de la matrícula otorgada por la Autoridad Portuaria Nacional.*
- *Dentro de un Operador Portuario o una Empresa de Servicio Complementario, sus socios integrantes o accionistas, representantes o empleados, no podrán tener ni adquirir participaciones o vinculaciones con otros OP o ESC y/o concesionarios del mismo puerto, ni promover, mientras dure la autorización, concesión, intenciones, acuerdos o participaciones que puedan, a juicio de la AP, condicionar o interferir la libre competencia.*

4.1.5 Recomendación N° SCPM-DS04-2016

La Superintendencia de Control del Poder de Mercado, en consideración de la ubicación geográfica privilegiada por su cercanía al Canal de Panamá, al nuevo Canal que se construirá en Nicaragua, sus condiciones de acceso directo y profundidad, con las que cuenta el Puerto de San Lorenzo, emitió el 13 de junio de 2016, la Recomendación SCPM-DS-04-2016, mediante la cual se insta al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a:

- *“Implementar normativas dirigidas a promover, impulsar, desarrollar actividades portuarias y a mejorar la infraestructura del puerto de San Lorenzo, proyectándole de acuerdo a las exigencias del mercado naviero mundial, en condiciones similares a las concedidas en el Puerto de Posorja, lo cual generará una competencia leal y comercio justo, apuntando con ello a convertirle al Ecuador en un punto estratégico de puertos internacionales en América del Sur”.*

5. NORMATIVA COMPARADA Y EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

5.1 Normativa Comparada

Caso I: Condiciones de Competencia en el Sector Marítimo Portuario, 2015 (El Salvador)

Dentro del análisis se puede evidenciar que las políticas públicas dirigidas al sector, se caracterizan por brindar la apertura al inicio del proceso de la concesión estatal únicamente para actividad específicas.

La legislación de la ley general marítima portuaria del Salvador tiene relación directa con la regulación del mercado, y potencialmente pueden influir en las condiciones de competencia de la actividad en estudio, en comparación a nuestra legislación específicamente dentro de la normativa general de puertos de nuestro país, no está estipulado como tal, es así que la competencia de regulación de mercado es otorgada a la Superintendencia de Control y Poder del Mercado.

Existen similitudes entre la Ley de Competencia del Salvador y La Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado de Ecuador. Así en la LCS, en su artículo 1, establece: ...“promover, proteger y garantizar la competencia, mediante la prevención y eliminación de prácticas anticompetitivas que, manifestadas bajo cualquier forma, limiten o restrinjan la competencia o impidan el acceso al mercado a cualquier agente económico, a efecto de incrementar la eficiencia económica y el bienestar de los consumidores” ... mientras que la LORCPM tiene como objeto “evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso

de operadores económicos con poder de mercado; la prohibición y sanción de acuerdos colusorios y otras prácticas restrictivas; el control y regulación de la operaciones de concentración económica; y la prevención, prohibición y sanción de las prácticas desleales, buscando la eficiencia en los mercados, el comercio justo y el bienestar general y de los consumidores y usuarios, para el establecimiento de un sistema económico social, solidario y sostenible”.

El operador portuario CEPA, en el Estudio Internacional analizado, constituyo barreras de entrada al acceso de nuevos operadores, lo cual se tradujo en un costo más alto de las tasas portuarias, por lo que se vio la necesidad de reforzar el marco regulatorio sobre el tema.

Las tarifas en relación a las nuestras (según las tarifas establecidas en los contratos o permisos) son equivalentemente accesibles en ambos casos, por tanto esta barrera queda descartada.

Caso II: Respeto de la Solicitud de Alzamiento de la Restricción a la Integración Horizontal establecida en el Informe N°5/2009.

La inconformidad por parte de los operadores portuarios que ofertan sus servicios, fue la pauta para dar lugar a realizar correcciones al Informe N°5/2009, y que se establezcan concesiones a fin de que aporten con la infraestructura del puerto, y que todos los ofertantes puedan competir entre sí, para así asegurar mayor beneficio social.

Dentro de los contratos de concesión en EPV (Entidad Portuaria de Valparaíso), se estipula que cada dos años deben informar a la Fiscalía Nacional Económica respecto del cumplimiento o incumplimiento del cronograma de inversiones comprometido, a efectos de que la misma pueda ejercer las acciones por infracción a las normas de defensa de la libre competencia que estime pertinentes.

A diferencia de nuestra legislación ecuatoriana dentro de los Contratos de Concesión, no está estipulada alguna cláusula que indique que se deberán rendir cuenta a las entidades reguladoras en esta materia, esto puede conllevar a que muchos de los contratos no sean cumplidos a cabalidad ya que no hay vigilancia ni control; perjudicando al avance tanto en la estructura como en rendimiento económico.

En el caso de Chile los resguardos legales y reglamentarios de la competencia en la provisión de servicios portuarios abordaban los siguientes aspectos o materias: acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios portuarios; mecanismo contractual de solución de conflictos con terceros; obligaciones en relación a las tarifas; normas de calidad; reglas de asignación de capacidad; deberes de transparencia e información; y, comité de directores para el control de la discriminación; elementos a tener en cuenta para el óptimo desempeño del mercado portuario en nuestro país.

5.2 Casos Internacionales

5.2.1 Caso I: CONDICIONES DE COMPETENCIA EN EL SECTOR MARÍTIMO PORTUARIO, 2015 (EL SALVADOR)

Antecedentes

La Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia (CDPC) estimó conveniente la realización de un estudio sectorial enfocado en el mercado de servicios de transporte marítimo de carga contenerizada, a fin de determinar el grado de competencia en el mismo, así como los factores que están incidiendo en el comportamiento de dicho mercado y a la vez, analizar su estructura, mediante la caracterización y la descripción de los principales aspectos que la misma presenta.

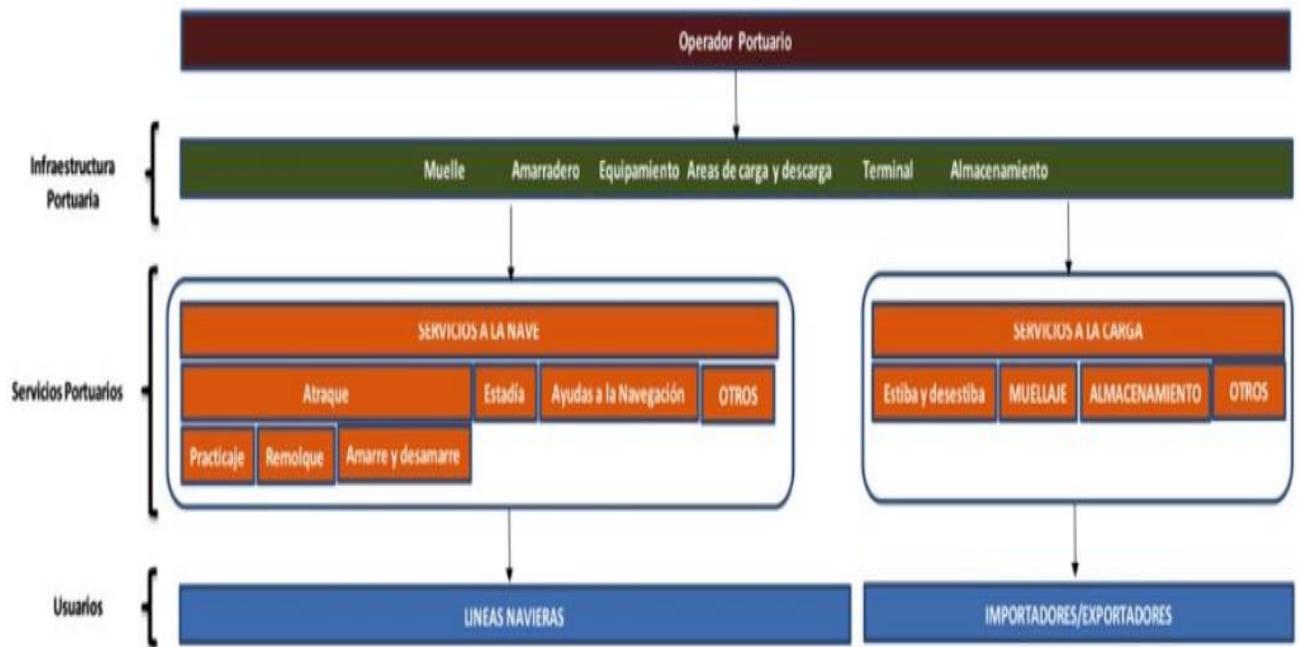
Práctica estudiada o motivación del Estudio

En este estudio se analizan las condiciones de competencia de los servicios marítimos portuarios, entendiéndose como tales los servicios a la nave y a la carga que se brindan en el Puerto de Acajutla y en el Puerto de La Unión Centroamericana. La información estadística que abarca el estudio comprende el período de 2008 a 2012, y se agregan los avances del proceso de licitación del Puerto de La Unión hasta el 2014.

Determinación de Estructura de Mercado

Cadena de Valor del Puerto de Acajutla

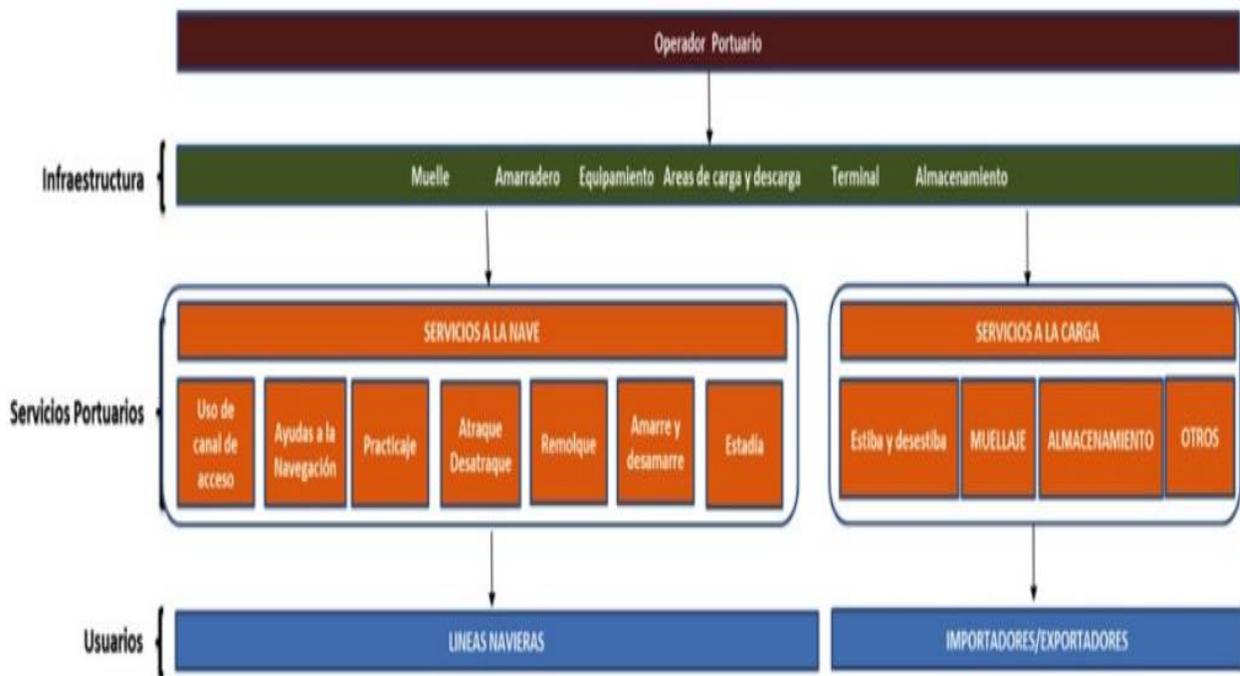
La Figura ilustra la cadena de valor del Puerto de Acajutla, observándose la intervención de tres principales categorías de agentes económicos: el operador portuario (CEPA es el operador portuario que presta la totalidad de los servicios portuarios ya sea directamente o mediante la contratación de terceros), las líneas navieras o sus representantes, y los importadores/exportadores o sus respectivos representantes. La infraestructura del Puerto de Acajutla está constituida principalmente por los muelles, amarraderos y áreas de almacenamiento. Los tres muelles con que cuenta su terminal son la infraestructura más importante del puerto, y son destinados para la estadía del buque y facilitar las operaciones de carga y/o descarga. Sus zonas de almacenamiento son las áreas destinadas para la estadía de la carga antes o después del transporte por vía marítima.



Fuente: Superintendencia de Competencia de El Salvador, “Condiciones de competencia en el sector marítimo portuario”, año 2015.

Cadena de Valor del Puerto de La Unión

La figura describe y explica la cadena de valor en el Puerto de La Unión. Durante el período de análisis del estudio, CEPA es el operador portuario, y una vez finalice exitosamente el proceso de concesión será una empresa privada. La infraestructura de la terminal portuaria está constituida principalmente por muelles, amarradero y áreas abiertas de almacenamiento. Además, dadas las condiciones de navegabilidad del Golfo de Fonseca, cuenta con infraestructura de acceso marítimo compuesta por el canal de acceso, elementos de señalización (faros y boyas) y el área de maniobras de los buques.



Fuente: Superintendencia de Competencia de El Salvador, “Condiciones de competencia en el sector marítimo portuario”, año 2015.

Análisis de las Condiciones de Competencia Interportuaria e Intraportuaria

En la actividad marítima portuaria es posible identificar la existencia de competencia interportuaria e intraportuaria. La primera (competencia entre puertos) deriva directamente de la demanda de transporte marítimo, y consiste en obtener cargas de los usuarios ofreciendo un conjunto de servicios marítimos portuarios. La segunda, la competencia intraportuaria, se produce entre operadores de puertos ofreciendo servicios individuales o empacados directamente en la misma terminal, o bien cuando existe un grupo de empresas ofreciendo servicios a la nave o a la carga junto al operador.

Operadores económicos en el Mercado

CEPA es actualmente la única entidad que tiene a cargo la administración y operación del Puerto de Acajutla. Los servicios a la nave son prestados directamente por el personal de CEPA. Durante el periodo de análisis, la entidad contrató, mediante procesos de licitación pública, a empresas para prestar los servicios a la carga y otros que estimó convenientes por el plazo de un año.

CEPA también tiene la administración y operación del Puerto de La Unión. Esta institución tiene la responsabilidad de brindar, directamente o mediante la contratación de personas jurídicas, todos los servicios necesarios a la nave y a la carga.

Cuadro 24: Integración Vertical entre las Líneas Navieras y las Agencias Marítimas (2012)

AÑO	LINEA NAVIERA	AGENCIA MARITIMA
2012	AMERICAN PRESIDENT LINE (APL)	AMERICAN PRESIDENT LINE (APL)
	CMA-CGM LINE	TRANSCONTINENTAL EL SALVADOR
	COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES (CSAV)	COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES (CSAV)
	CSCL LINE	REMARSA
	EVERGREEN / CARGO	GLOBALCARGO LOGISTICS
	EVERGREEN LINE	EVERGREEN MARINE CORPORATION
	HAMBURG SUD	HAMBURG SUD
	HAPAG LLOYD LINE	TRANSMARES
	MAERSK LINE	MAERSK EL SALVADOR
	MEDITERRANEAN SHIP'S COMPANY	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY EL SALVADOR
NIPPON YUSEN KAISHA LINE (NYK)	COMPAÑÍA MERCANTIL INTERCONTINENTAL (COMISA)	

Fuente: Superintendencia de Competencia de El Salvador, “Condiciones de competencia en el sector marítimo portuario”, año 2015.

Concentración de Mercado

Servicios Marítimo Portuarios para Granel Sólido, Líquido y Carga General

Para estos servicios no es necesario calcular el índice de concentración, ya que Acajutla controla el 100% del volumen de las cargas, por tanto el resultado del Índice de Herfindahl-Hirschman (HHI) será 10,000 puntos, lo que indica un mercado monopólico.

Servicio Marítimo Portuario a la Carga Contenerizada

En el período 2008-2012, el mercado salvadoreño era atendido en más del 95% por el Puerto de Acajutla. A partir del inicio de operaciones del Puerto de La Unión, la participación de Acajutla se ha mantenido por encima del 90% (cuadro 20); y el pequeño porcentaje que representa la carga que transita por Puerto Quetzal tiene su origen o destino en El Salvador.

Cuadro 21: Índice de Concentración de Mercado (Por Contenedores) (2008-2012)

Índice	2008	2009	2010	2011	2012
HHI	9,278	9,676	9,512	9,263	8,223

Fuente: Superintendencia de Competencia de El Salvador, “Condiciones de competencia en el sector marítimo portuario”, año 2015.

Se puede afirmar que Acajutla ostenta una alta participación de mercado, criterio que le posibilitaría tener una posición dominante en los mercados relevantes analizados.

El Índice HHI, teniendo en cuenta únicamente las empresas que ofrecen servicios al público, indica que el mercado se encuentra altamente concentrado (cuadro 23):

Cuadro 23: HHI de las Empresas de Almacenamiento para Carga a Granel Sólido en el Puerto de Acajutla (2011- 2012)

Índice	2011	2012
HHI	5,269	5,175

Fuente: Superintendencia de Competencia de El Salvador, “Condiciones de competencia en el sector marítimo portuario”, año 2015.

Definición de Mercado Relevante

Determinación de Mercado Relevante

Para la determinación del mercado relevante se toma como punto de partida los tipos de carga que se movilizan por el Puerto de Acajutla y el Puerto de La Unión. En torno a ello se analizan las posibilidades de sustituir los servicios que prestan los puertos, en primera instancia, con respecto a las alternativas de transporte y en segunda en relación a los puertos que atienden los mismos tipos de carga.

A este tenor, el TDLC (Chile) determinó que el tipo de carga, el calado de los muelles del puerto, el tipo de buques atendidos y la eficiencia portuaria en el manejo de la carga son criterios importantes, además de las tarifas (precios) y la coincidencia geográfica, para determinar la sustituibilidad entre los puertos.

En consecuencia, el mercado de servicios marítimos portuarios, tomando en cuenta el análisis de sustituibilidad de la demanda y la oferta, quedaría delimitado únicamente por el Puerto de Acajutla.

Determinación de Mercado Geográfico

Desde el punto de vista de la demanda, los usuarios solo consideran al Puerto de Acajutla como destino. No existe evidencia de que se pueda incluir a otro puerto, por lo tanto, desde el punto de vista geográfico, el área de influencia la abarca únicamente el Puerto de Acajutla. Del lado de la oferta el mercado relevante de servicios marítimos portuarios para la carga a granel sólido estaría conformado por los puertos de Acajutla y La Unión. El mercado

relevante de los servicios marítimos portuarios a la carga granel líquido está conformado por los suministrados en el Puerto de Acajutla. El Puerto de Acajutla no tiene sustitutos cercanos, por tanto, el mercado relevante de los servicios marítimos portuarios para la carga general queda circunscrito al Puerto de Acajutla. Desde el punto de vista de la demanda se consideran a los Puertos de Acajutla, La Unión y Quetzal como sustitutos entre sí. Puesto que no hay evidencia de que se pueda incluir a otro puerto, el mercado relevante de servicios para la carga en contenedores es el suministrado por esos tres puertos.

Conclusiones / Resoluciones

En Competencia Interportuaria

La principal consecuencia del nivel de competencia interportuaria sobre los usuarios es que no cuentan con alternativas más eficientes y de bajo costo que los Puertos de Acajutla, y potencialmente La Unión y Quetzal; restringiendo su poder para elegir y obtener mejores niveles de eficiencia, calidad y menores costos.

El artículo 6 de la “Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión Centroamericana”, se puede constituir en una herramienta mediante la cual CEPA, como potencial competidor, podría ocasionalmente causar retrasos en las obras que atraiga el concesionario, facilitándole ejercer su posición de dominio.

Para superar este riesgo, se debe prever que el concesionario cuente con recursos del Estado para contratar los servicios de dragado.

En Competencia Intraportuaria

Entre los elementos identificados que pudieran tener efectos sobre los usuarios, sobresalen:

- Existe una limitante en los procesos de contratación de servicios a la carga, relacionado al restringido número de empresas que pueden competir por el mercado de servicios de estiba/desestiba y muellaje.
- La ausencia de incentivos limita a las empresas contratadas a que sean más eficientes durante la prestación de servicios a la carga.
- Es importante destacar que la asignación preestablecida de los buques limita las posibilidades de competencia entre las empresas contratadas por ofrecer una mejor calidad del servicio (sistema de redondillas).

- En el último proceso de contratación se denota la ausencia de competencia por el mercado con base en una mejor oferta económica.

La presencia de un número reducido de competidores en los procesos de licitación incrementa la posibilidad de conductas colusorias.

Esas medidas que afectan a la competencia por el mercado no afectan directamente a los importadores/exportadores debido a las regulaciones establecidas, más bien recaen sobre CEPA, en la medida que los cargos que cancelen a las empresas contratadas no reflejaran una asignación eficiente de recursos.

En resumen, los efectos sobre el consumidor no dependen tanto de las condiciones de la competencia intraportuaria, sino más bien de la regulación tarifaria llevada a cabo por la AMP y CEPA.

5.2.2 Caso II: Respecto de la Solicitud de Alzamiento de la Restricción a la Integración Horizontal establecida en el Informe N°5/2009.

Antecedentes

Mediante Informe N°5/2009, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (Chile), estableció que un mismo operador portuario, no podía operar más de un frente de atraque en la Región de Valparaíso.

Práctica estudiada o motivación del Estudio

La Empresa Portuaria Valparaíso (EPV o la Solicitante), solicitó al TDLC, la eliminación o alzamiento de la restricción a la integración horizontal aplicable a la concesión del Frente de Atraque N°2 (también llamado Espigón) del Puerto de Valparaíso establecida en el Informe N° 5, y declarar que la misma no impide, restringe ni entorpece la libre competencia.

Determinación de Estructura de Mercado

Se describe también una creciente tendencia a la concentración horizontal y vertical en el negocio del transporte marítimo a nivel internacional, de la cual no ha estado exenta la Región de Valparaíso. Así, constata que STI -concesionario del terminal N° 1 de Puerto de San Antonio- está relacionado con la empresa naviera CSAV por medio de la agencia naviera SAAM que, a su vez, mantiene alianzas con compañías navieras a nivel mundial. Por su parte, TPS -concesionario del terminal N°1 del Puerto de Valparaíso- está relacionado con la agencia de naves Ultramar y con la agencia MSC.

La oferta de servicios portuarios para cada uno de los segmentos de carga general, es, carga en contenedores y carga fraccionada. Los oferentes en este mercado son cada uno de los operadores de frentes de atraque de uso público que movilizan carga general en la Región de Valparaíso: el Frente de Atraque N° 1 del Puerto de Valparaíso (Concesionado a TPS y monooperado), el Frente de Atraque N° 2 del Puerto de Valparaíso (Espigón de Valparaíso administrado por EPV bajo un esquema multioperador), el Frente de Atraque N° 1 del Puerto de San Antonio (Concesionado a STI y monooperado), y el Frente de Atraque N° 2 del Puerto de San Antonio (Espigón de San Antonio, entonces administrado por EPSA bajo un esquema multioperador).

En cuanto a las condiciones de ingreso al mercado relevante, se observan significativas barreras de entrada y que, las licitaciones de los espigones de Valparaíso y San Antonio son la única posibilidad de ingreso de competidores adicionales al mercado relevante, en el corto y mediano plazo.

En lo referente a la demanda de servicios portuarios para cada uno de los segmentos de carga general, se señala que los usuarios finales (importadores y exportadores) se encuentran bastante atomizados, siendo en general poco significativos los porcentajes de carga transferidos por cada usuario. En cambio, a nivel de usuarios intermedios, 7 agentes de nave movilizan más del 70% del total de carga general, y 7 compañías navieras transportan sobre el 60% de la carga general, observándose que la concentración entre estas últimas se produce, tanto a nivel agregado de la región como desagregado por rutas. De esta manera, existen diversas agencias de nave y compañías navieras que, conforme a restricciones a la integración vertical, estarían impedidas de participar y adjudicarse la licitación del espigón de Valparaíso.

Operadores económicos en el Mercado

- DP World Americas Ro. Inc. (DP World)
- Sistema de Empresas Públicas (SEP)
- Agencias Universales S.A. (Agunsa)
- Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile (Fenatraporchi)
- Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM)
- San Antonio Terminal Internacional S.A. (STI)
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)
- Sindicato de Trabajadores Transitorios Portuarios del Espigón Terminal N°2 Valparaíso (Sindicato)
- Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A. (TPS)
- Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. (CCNI)
- Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile A.G. (Asonave)
- Cámara Marítima Portuaria de Chile A.G. (Camport)

- Asociación de Exportadores de Frutas de Chile A.G. (Asoex)
- Puerto Central S.A.

Concentración de Mercado

Cuadro N° 4: Participaciones de mercado en la movilización de carga en contenedores (en TEUs), período 2000-2011, Frentes de atraque de la Región de Valparaíso

Año	Puerto de Valparaíso		Puerto de San Antonio		Total Carga en Contenedores
	1 TPS	2 EPV	1 STI	2 PC	
2000	29,4%	2,00%	45,3%	23,4%	660.707
2001	35,3%	2,20%	42,2%	20,2%	658.944
2002	36,8%	1,70%	43,6%	17,9%	712.015
2003	33,4%	1,30%	49,9%	15,4%	801.280
2004	34,4%	3,40%	50,4%	11,8%	1.027.311
2005	30,4%	2,30%	53,1%	14,2%	1.147.831
2006	44,8%	2,90%	42,0%	10,3%	1.291.678
2007	54,1%	2,40%	33,8%	9,7%	1.495.931
2008	56,7%	1,20%	36,9%	5,2%	1.634.815
2009	47,3%	0,90%	45,7%	6,1%	1.406.465
2010	49,5%	0,70%	45,3%	4,4%	1.749.506
2011	50,4%	0,80%	45,7%	3,1%	1.901.079

Fuente: Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile, informe No. 8-2012

Cuadro N° 5: Participaciones de mercado en la movilización de carga fraccionada (en tons.), período 2004-2011, Frentes de atraque de la Región de Valparaíso

Año	Puerto de Valparaíso		Puerto de San Antonio		Total Toneladas
	1 TPS	2 EPV	1 STI	2 PC	
2004	62%	14%	6%	18%	2.641.076
2005	59%	13%	5%	23%	2.539.915
2006	45%	26%	8%	21%	2.429.602
2007	32%	23%	21%	24%	2.266.978
2008	21%	29%	21%	29%	2.636.837
2009	27%	23%	18%	32%	1.892.573
2010	13%	31%	24%	33%	2.697.463
2011	15%	27%	24%	34%	2.928.221

Fuente: Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile, informe No. 8-2012

En el cuadro anterior, se observa que los espigones (operados por PC y EPV) continúan movilizandando (al año 2011) una mayor proporción de carga fraccionada en comparación con los frentes operados por TPS y STI.

Definición de Mercado Relevante

La Sección 7 del Informe N° 5 definió el mercado relevante como el de “servicios portuarios básicos en frentes de atraque de uso público de la Región de Valparaíso que puedan atender la nave de diseño del proyecto a licitar, para cada uno de los tipos de usuarios de carga general, esto es, carga en contenedores por un lado, y carga fraccionada por otro”.

Conclusiones / Resoluciones

- 1) EPV efectuara un proceso de licitación con dos *universos de propuestas*, de manera que las ofertas de los incumbentes (Grupo Dos) se presenten antes que las ofertas de nuevos entrantes (Grupo Uno);
- 2) Todas las ofertas competirán entre sí, resultando adjudicado aquel que oferte el menor índice de tarifas por los servicios básicos. No obstante, en caso que la mejor oferta corresponda a un incumbente, es decir, que participe del Grupo Dos, se deberá proporcionar al mejor de los oferentes del Grupo Uno o nuevo entrante un plazo para manifestar si está dispuesto a igualar el menor índice de tarifas ofertado.
- 3) En el caso de que la licitación sea adjudicada a un incumbente conforme a la regla precedente, se exceptuará a éste de cumplir con la restricción a la integración horizontal establecida en el Informe N° 5/2009 (Reglas 22.1 y 22.2); manteniéndose esta restricción vigente para todos los demás incumbentes.
- 4) Para el caso que la licitación sea adjudicada a un incumbente, EPV deberá informar cada dos años a la Fiscalía Nacional Económica respecto del cumplimiento o incumplimiento del cronograma de inversiones comprometido por el adjudicatario.

6. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SECTOR

El Ecuador es un país dueño de una inmensa y rica zona marítima por las 200 millas, tanto de sus costas continentales como por sus costas insulares.

El desarrollo y uso del mar en el Ecuador empieza prácticamente cuando se crea la Autoridad Portuaria de Guayaquil. Durante esta etapa el desarrollo marítimo del país prácticamente era cero, no existía muelle alguno para atraque. Los buques eran fondeados frente a Guayaquil o Puná, descargando en barcazas; algo similar sucedía en La Libertad, Manta, Bahía y Esmeraldas. Las operaciones portuarias eran realizadas por la Aduana y todas las naves de tráfico internacional, eran de bandera extranjera. Entre los años 1958 y 1970, se crean las Autoridades Portuarias de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar, con recursos del gobierno nacional mientras que AP Guayaquil se creó con sus propios recursos (Tobar, 1993).

Por el proceso de cambio de matriz productiva que está atravesando el país, el primer mandatario ha generado varias noticias desde el año 2013 referentes a una posible modernización y especialización de los Puertos Marítimos del Ecuador, además de una reubicación del Puerto de Guayaquil. Para llevar a cabo este objetivo el Gobierno Nacional en conjunto con el MTOP e INECO ha desarrollado el Plan Nacional Estratégico de Movilidad y Transporte (PEM), lo que les permitirá toda la red de transporte del país (Zambrano y del Pozo, 2015).

El Plan Nacional Estratégico de Movilidad y Transporte (PEM) abarca el tema de un sistema portuario reordenado y con capacidad, lo que representaría una gran oportunidad para que los recursos públicos se destinen de forma equitativa para la ejecución de proyectos que permitan generar mayores ingresos a cada una de las APs.

6.1 Conformación del Sector



Descripción del Sistema Portuario del Ecuador

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Elaboración: Dirección de Control Zonal Esmeraldas

6.2 Principales operadores del sector

En el Sistema Portuario Nacional, se identifica a los entes comprometidos con el desarrollo del sector: como Puertos Comerciales del Estado o Entidades Portuarias, Terminales Portuarios Habilitados (terminales privados) y Puertos Especiales (Superintendencias).

Puertos Comerciales del Estado o Entidades Portuarias

Entre estos se encuentran los administrados por:

6.2.1 Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE)

Autoridad Portuaria de Esmeraldas es un puerto multipropósito, el tercer puerto más importante del Ecuador, tiene acceso directo desde mar abierto, tiene una ubicación estratégica hacia los mercados de Asia, y lo cercano que se encuentra a los países del Sur, Centro y Norteamérica, lo ubica en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítima portuaria. El acceso al puerto es directo, y el área donde se encuentran los muelles está protegida mediante rompeolas, los cuales enmarcan una dársena de 42 hectáreas (Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012, p.25).

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Las instalaciones del puerto Comercial de Esmeraldas tienen un área superior a 732.525 m² (más de 73 hectáreas) y cuenta con las siguientes infraestructuras y facilidades:

- Muelle principal de 350 metros de longitud; dental de 26 metros y una profundidad de 11,5 metros al MLWS, para recibir hasta dos buques.
- Muelle Roll-on Roll-off de 20 metros de largo para carga y descarga rodante ubicada contigua al muelle principal.
- Un muelle de servicios de 105 metros de longitud, delantal de 20 metros, y una profundidad de 7 metros.
- Almacenamiento para contenedores, vehículos, carga general, gráneles (sólidos y líquidos).
- Cinco bodegas recubiertas.
- Una planta eléctrica que proporciona energía durante las 24 horas del día.
- Infraestructura y equipos para el manejo de carga peligrosa, también cuenta con una bodega para el almacenamiento de la misma.
- Edificios administrativos de oficinas.
- Balizamiento que facilita el arribo de las naves.
- Estación de control meteorológica y mareas.
- Los servicios a la carga, al buque o de tipo complementarios a ambas.
- Atención personalizada 24 horas al día, los 365 días del año.

- Seguridad integral: puerto calificado con código ISPS, cero robos.
- Agilidad Aduanera
- Cercanía a los principales centros industriales y comerciales del país.
- Vías de comunicación en óptimo estado y rutas alternas. (Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012, p.25)

6.2.2 Autoridad Portuaria de Manta (APM)

El Puerto de Manta es un puerto abierto al mar sin canales de acceso, con una profundidad natural de 12 metros y depresiones de 15 y 18 metros a solo 150 y 400 metros de distancia, respectivamente, del espigón, posee unas instalaciones privilegiadas que se encuentran en línea recta a países del continente asiático, los mismo que cuentan con gran movimiento portuario, sus instalaciones facilitan el acceso de todo tipo de embarcaciones, garantizando una fácil maniobra de los buques y las operaciones de carga y descarga (Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012, p.37).

Instalaciones

Dispone de dos muelles tipo espigón de 200 metros de longitud con capacidad para recibir 4 embarcaciones simultáneamente, es decir, 800 metros lineales de atracaderos destinados a las operaciones de buques portacontenedores, graneleros, carreros, pesqueros y cruceros. Ambos muelles tienen un ancho de plataforma de 45 metros cada uno. Posee además otros 620 metros lineales para las actividades exclusivamente pesqueras y de cabotaje. Su dársena es de 110 hectáreas protegidas por un espigón que permite una rápida y cómoda operación de arribo, carga y descarga de las embarcaciones. Cuenta con 120.980 m² (doce hectáreas) para almacenamiento, entre patios y una bodega cubierta, distribuidos de la siguiente manera. (Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012, p.37).



Gráfico de Infraestructura y Superestructura del Puerto de Manta

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Elaboración: Dirección de Control Zonal Esmeraldas

6.2.3 Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG).

El Puerto Marítimo de Guayaquil, es el puerto principal del Ecuador, el acceso a este terminal portuario desde el mar se lo realiza a través del canal de acceso que tiene una longitud de 51 millas náuticas. Este es un puerto de modalidad “Land Lord”, quien tiene bajo concesión la Terminal de Gránulos/Multipropósito a cargo de ANDINAVE y las Terminales de Contenedores/Multipropósito a cargo de CONTECON (Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012, p.49).

Características:

ANDIPUERTO GUAYAQUIL S.A. – Terminal Granel

La Terminal Granelera fue concesionada el 27 de abril de 1999 a la sociedad Andipuerto Guayaquil S.A., este contrato de concesión de ocupación y uso de la Terminal tiene vigencia hasta el 27 de Mayo del 2024. Y cuenta con lo siguiente:

- 151 metros de Muelle para un puesto de atraque.
- 7 Cucharas hidráulicas con capacidad de 6,10 y 12m3.
- 4 Cucharas Mecánicas.
- 5 Tolvas de 40 m3 cada una.
- 8 cabezales Ottawas de 32 Ton.
- 5 Bañeras – Volquetas.

- 6 Plataformas de 40 pies.
- 2 Succionadora neumática.
- 14 Auto elevadores desde 3 a 25 Tons.
- 4 Clamps de 3,5 Ton.
- 4 Elevadores portátiles.
- 6 Cargadores frontales.
- 5 Mini cargadores.
- 5 Tractores.
- 8 Ensacadoras.
- 5 Básculas.
- 11 Bodegas Multipropósito. Área total de bodegas cubiertas: 63,800 m², con una capacidad de almacenamiento de 320.000 TM.
- 4 Tanques Metálicos para gráneles: 3 de 3,200 toneladas y 1 de 240 toneladas.
- 5 Silos Metálicos para gráneles sólidos: 3 de 6,000 toneladas y 2 de 450 toneladas.
- 1 barredora de calles autopropulsada. (Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012, p.49)

CONTECON GUAYAQUIL S.A. – Terminal Contenedores y Multipropósito.

El 31 de Mayo del 2007 se suscribió el Contrato de Concesión de Servicio Público en las Terminales de Contenedores y Multipropósito por un periodo de 20 años, con la sociedad concesionaria Contecon Guayaquil S.A., la misma que inició sus operaciones el 1 de Agosto del mismo año, cuentan con:

- 1,625 metros de muelle, con 9 puestos de atraque: 4 en la terminal de contenedores y 5 en la terminal multipropósito.
- 90 metros de muelle para remolcadores.
- 3 Grúas de muelle tipo móviles de 100 ton.
- 5 Grúas de muelle tipo pórticos, dotadas con equipos OCR y sistema de pesado de carga.
- 23 Grúas RTG de 41 ton dotadas con GPS y sistema de pesado de carga.
- 10 Reachstackers de 45 ton.
- 6 Side Lifter de 8 ton.
- 41 Chasis de patio.
- 37 Tractores de patio.
- 42Autoelevadores.
- Patios No.1,2,3,4 para carga contenedorizada.

- Patios No. 9, 5 y 6 para carga multipropósito.
- Bodegas No. 7 y 8 Container freight station.
- Patio No. 7 y 8 Aforos e Inspecciones cubiertas.
- Galpón entre bodega N°7 y 8 para consolidación y desconsolidación.
- Bodegas No. 4,5,6,41,42,51 y 52 de multipropósito.
- Bodegas No. 61,62,63,64,65 y 66 multipropósito. (Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012, p.49)

6.2.4 Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB).

Puerto Bolívar se encuentra ubicado al sur del Golfo de Guayaquil, es el segundo puerto más importante del país, la corta distancia de 13 millas de la ruta de tráfico internacional, lo colocan directo al canal de Panamá y de aquí al resto del mundo, el puerto presenta aguas tranquilas, gran calado en los muelles y canal de acceso, permitiendo maniobras seguras todos los días del año. Es un terminal multimodal que puede recibir cualquier tipo de carga (Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012, p.49).

Terminales Privados Habilitados.

A continuación se presenta un resumen de los terminales privados habilitados que han tenido operación y movimiento de carga en tráfico internacional y han remitido información estadística del año 2013 a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial son:

RESUMEN		NACIONAL	GUAYAS
TERMINAL PORTUARIO HABILITADO	CABOTAJE	5	5
	INTERNACIONAL	15	13
TOTAL		20	18

Terminales Portuarios Habilitados

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Elaboración: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

De acuerdo a este detalle de la Subsecretaría la mayor cantidad de terminales portuarios se encuentran en la ciudad de Guayaquil.

Puertos Especiales (Superintendencias)

En el Ecuador existen 3 puertos especiales:

- *Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao. (SUINBA)*
- *Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad. (SUINLI)*
- *Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral. (SUINSA)*

7. CARACTERIZACIÓN DE MERCADO RELEVANTE DEL ESTUDIO

Para la determinación del mercado relevante se toma como punto de partida los tipos de carga que se movilizan en los puertos. En torno a ello se analizan las posibilidades de sustituir los servicios que prestan los puertos, en relación a los puertos que atienden los mismos tipos de carga.

Es de tomar en cuenta informes de autoridades internacionales como el Tribunal de Defensa de la Competencia de Chile, en los que ha concluido que puertos cercanos entre sí pudieran no formar parte del mismo mercado relevante. Sin embargo el tipo de carga, el calado de los muelles del puerto, el tipo de buques atendidos y la eficiencia portuaria en el manejo de la carga son criterios importantes, además de las tarifas y la coincidencia geográfica, para determinar la sustituibilidad entre los puertos.

Según el Art. 5, de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, el Mercado Relevante de un caso de estudio, se determina según el mercado del producto o servicio, el mercado geográfico y las características relevantes de los grupos específicos de vendedores y compradores que participan en dicho mercado.

7.1 Mercado Producto

7.1.1 Análisis de los bienes Sustitutos

De la oferta

El mercado relevante del servicio se delimita a las cuatro entidades portuarias públicas, tanto de Esmeraldas, Machala, Guayaquil y Manta, dado que todas brindan servicios tanto a la carga como al buque para distintos tipos de carga, y en la medida en que se realizará un análisis comparativo del menú tarifario que oferta cada una de estas.

7.2 Mercado Geográfico

El mercado geográfico se ha delimitado al área que comprenden las instalaciones de las terminales portuarias, en cada una de las cuatro provincias.

8. ESTRUCTURA DEL MERCADO RELEVANTE

8.1 Actores Relevantes

8.1.1 Instituciones Públicas

Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador (MTOPE).

Esta entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal, tiene como misión formular, implementar y evaluar políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de Transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del país, este estatuto permite ver las normativas regulatorias que no deben ser violentadas, las mismas que dentro de este estudio serán sometidas a análisis (Estatuto Orgánico de Gestión MTOPE 2015).

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Entidad perteneciente al MTOPE, su misión es impulsar el desarrollo de la actividad marítima y fluvial, planificar, regular y controlar el sistema naviero y portuario en el territorio nacional, asegurando el cumplimiento de objetivos y prioridades definidos en el marco legal vigente.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP).

Encargado de la regulación del sector del transporte marítimo, incluidos los puertos. La ley prescribe que los servicios de cabotaje, carga y transporte de pasajeros están reservados a buques que enarboles el pabellón ecuatoriano. El transporte de hidrocarburos desde y hacia el Ecuador también está reservado a la compañía naviera nacional (FLOPEC), en la que el Estado tiene una participación mínima del 51 por ciento. El transporte de cargas distintas del petróleo corre a cargo de compañías navieras internacionales.

Aduana del Ecuador (SENAE)

La Administración Aduanera tiene por finalidad intervenir, facilitar y controlar la entrada, permanencia y salida del territorio nacional, de mercancías objeto de tráfico internacional y de los medios de transporte que las conduzcan, con el propósito de determinar y aplicar el régimen jurídico al cual dichas mercancías estén sometidas, así como la supervisión de bienes inmuebles cuando razones de interés y control fiscal lo justifiquen.

Los derechos y obligaciones de carácter aduanero y las relaciones jurídicas derivadas de ellos, se regirán por las disposiciones de la Ley Orgánica de Aduanas y su Reglamento, así como por las normas de naturaleza aduanera contenidas en los Tratados y Convenios

Internacionales ratificados por la República, en las obligaciones comunitarias y en otros instrumentos jurídicos vigentes, relacionados con la materia.

8.1.2 Asociaciones Gremiales

Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (ASOTEP).

Constituida como una organización con personería jurídica, de derecho privado, sin fines de lucro, su propósito fue unir a las diferentes empresas que emprendieron la tarea de construir, administrar y operar nuevos terminales portuarios de propiedad privada que permitirían atender el creciente volumen de carga que movía el Ecuador a través del tráfico marítimo internacional ecuatoriano.

Cámara Marítima del Ecuador (CAMA E).

Tiene como objetivo principal contribuir al desarrollo sostenido de la actividad marítima y portuaria del Ecuador. Su misión es Asociar a personas naturales o jurídicas vinculadas con la actividad marítima, naviera, portuaria y logística con la finalidad de orientar y apoyar en asuntos de interés común, a los actores que impulsan el desarrollo de esta industria, a través de un soporte legal integral y mediar ante organismos públicos y privados para la solución de temas que afecten al sector.

Filiales

CAMAES - Cámara Marítima de Esmeraldas

La Cámara Marítima de Esmeraldas busca promover la actualización de la legislación marítima-portuaria nacional, de acuerdo con las necesidades del sector y los convenios internacionales; promover los eventos nacionales e internacionales sobre temas de derecho marítimo-portuario; mantener relaciones permanentes con instituciones y organizaciones que tengan objetivos afines; e intervenir en la resolución de controversias en asuntos marítimos-portuarios cuando así se lo solicite.

CAMAM - Cámara Marítima de Manta

La Cámara Marítima de Manta representa y lidera a las diferentes empresas que forman parte de esta entidad; así como sostiene defender sus intereses en beneficio del desarrollo del comercio internacional.

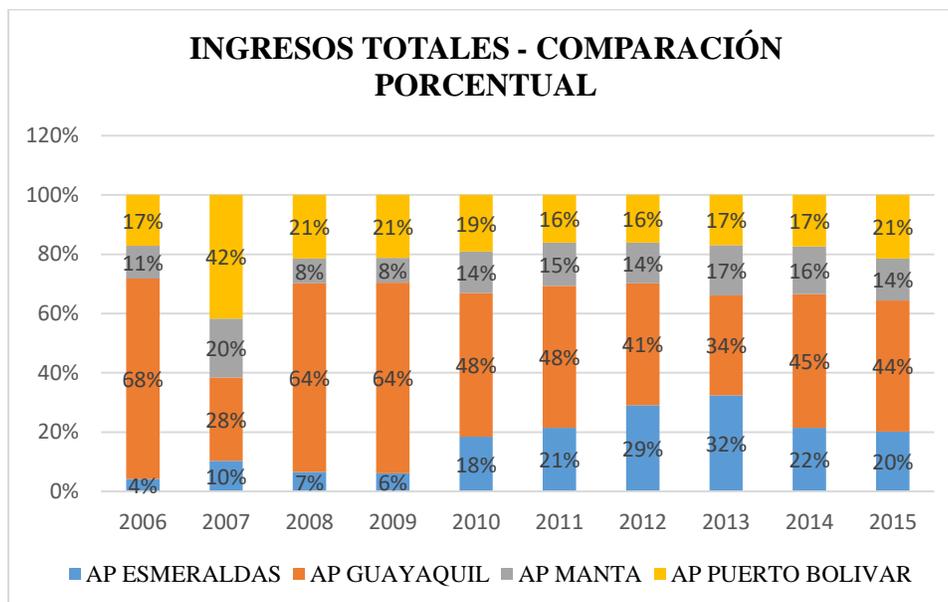
CAMPBOL - Cámara Marítima de Puerto Bolívar

Su objetivo principal es representar al sector portuario naviero privado ante organismos oficiales que rigen la actividad, y defender los derechos e intereses de sus afiliados ante la adopción de medidas que pudieren afectarlos individual o colectivamente.

Sus miembros cumplen actividades de: agenciamiento naviero, operadores de carga, operadores de buques, remolcadores, prácticos y empresas de servicios conexos.

9. PARTICIPACIÓN O CUOTAS EN EL MERCADO

Análisis Comparativo de los Ingresos



Fuente: Autoridades Portuarias del Ecuador

Elaboración: Dirección de Control Zonal 1

De acuerdo a estos resultados se evidencia que en los últimos 10 años, Autoridad Portuaria de Guayaquil es la que ha tenido la mayor cantidad de ingresos, llegando a concentrar en el año 2006 cerca del 70% de los ingresos dentro del mercado delimitado, porcentaje que se reduce a un 44% en el 2015, seguido por AP Esmeraldas y AP Puerto Bolívar con cerca del 20%, y finalmente AP Manta con el 14%.

La participación promedio, en el periodo de estudio, se distribuye de la siguiente manera: APG ha concentrado un 48% del mercado, seguido por APPB con 21%, APE con un 17%, y APM con una participación promedio del 14%.

En el caso de Esmeraldas desde el año 2006 al 2009 tuvo los ingresos más bajos, con respecto a las restantes APs. Ya en el año 2010 obtuvo un aumento significativo de sus ingresos, colocándose así dentro del ranking en el tercer lugar, además que en ese mismo año se termina la concesión otorgada al Puerto Nuevo Milenium.

Desde el año 2010 hasta el 2015, AP Manta es la que ha registrado la menor cantidad de ingresos.

10. BARRERAS DE ENTRADA

Se puede considerar como barreras de entrada económicas/naturales de acceso al mercado de estudio, la fuerte inversión en infraestructura y superestructura que requiere un terminal portuario para el desarrollo óptimo de su actividad, además de las limitaciones geográficas del espacio que reúna las cualidades necesarias de accesibilidad para los buques, entre otros factores operativos.

11. CONCLUSIONES

- AP Esmeraldas en términos de ubicación geográfica y condiciones naturales, podría concebirse como el puerto más estratégico del Ecuador, sin embargo es el tercer puerto en materia de ingresos generados, y uno de los dos puertos que no han percibido ningún tipo de inversión pública o privada, junto con APPB, en los últimos diez años.
- El plazo de duración de los permisos y contratos, que otorgan las AP's a los operadores portuarios, tienen una duración de dos años.
- Factores externos a las condiciones de prestación de los servicios portuarios, como la oferta exportable de una localidad, probablemente tengan una considerable influencia en el arribo de las líneas navieras a un destino.
- Si bien un menú tarifario más económico no es el principal motivo para la demanda de los servicios portuarios por parte de las líneas navieras, este si puede tener una incidencia mayor para usuarios (exportadores e importadores) que demanden los servicios a la carga.