

Versión Pública

**Tema: Estudio de Servicios Portuarios dentro de la Autoridad Portuaria de
Esmeraldas (Sector Servicios Portuarios)**

Fecha de elaboración: 2017/07/31

Fecha de emisión Versión Pública: 2017/10/10

Elaborado por: Econ. Boris Arevalo Falcones

Supervisado por: Econ. David Segovia Araujo

Dirección de Control Zonal 1 - Esmeraldas

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

De conformidad con el Art. 2, del reglamento para la aplicación de Ley Orgánica de 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 relacionado con el sector de Servicios Portuarios, desarrollada por la Dirección de Control Zonal 1 de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, debiendo indicar que el texto original del estudio o informe especial no ha sido modificado en su esencia, únicamente en su estructura y omitido información confidencial y reservada de los operadores económicos involucrados en el presente análisis.

INDICE DE CONTENIDOS:

1. ANTECEDENTES.....	4
2. INTRODUCCIÓN	5
3. OBJETIVOS.....	6
1.1. Objetivos Específicos.....	7
4. MARCO LEGAL.....	7
a. Constitución de la República del Ecuador	7
b. Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado	9
i. Acuerdos Y Prácticas Restrictivas	10
c. Ley de Puertos	10
d. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones	12
e. Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador	13
f. Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador.....	14
g. Legislación Comparada	15
5. CONFORMACIÓN DEL SECTOR.....	16
6. ESTRUCTURA DEL SECTOR.....	17
i. AP Esmeraldas	18
ii. Cadena de valor del Puerto de Esmeraldas	21
7. MERCADO RELEVANTE.....	23
8. OPERADORES ECONÓMICOS DEL SECTOR	23
9. ANÁLISIS DE SUSTITUIBILIDAD.....	26
10. CUOTAS DE MERCADO.....	26
11. CONCLUSIONES.....	28

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. (...)”.

En este sentido conforme lo señala el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos en el Título II numeral 2.4, emitido mediante Resolución No. SCPM-DS-2012-001, que establece como Atribuciones y Responsabilidades de la Intendencia de Abogacía de la Competencia (IAC), “Promover el estudio y la investigación en materia de competencia y la divulgación de los estudios de mercado”, se ha planificado el desarrollo de un estudio de mercado de los servicios portuarios en el puerto marítimo de Esmeraldas, el cual será ejecutado a través de la Dirección Zonal 1.

Por otra parte la LORCPM, en su artículo 36 establece:

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.

2. INTRODUCCIÓN

El sector marítimo portuario es uno de los principales pilares del comercio internacional, y se ubica como el primer medio de transporte en el tráfico de mercancías.

En la historia comercial del Ecuador, éste tomo su primer impulso en la época de la colonia con la fundación de los Puertos de Guayaquil, Manta y Puerto Bolívar. La ciudad de Guayaquil tuvo un importante despegue en la costa pacífica debido a los astilleros instalados en las orillas del río Guayas, y que dieron lugar a importantes atracaderos con inversión pública y privada. (Universidad de las Américas, 2014)

Ya entre los años 1958 y 1970, se crean las actuales Autoridades Portuarias (Tobar Vega, 1993) y hasta la presente fecha se posicionado como uno de los sostenes de la dinámica comercial del país con el resto del mundo, representando alrededor del 17% de la prestación servicios en la balanza de pagos durante el periodo anterior, y el 90% del total de servicios de transporte. (BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, 2017)

Las terminales portuarias marítimas son sectores multidisciplinarios que incluye una gran diversidad de servicios convocados en un recinto portuario con el objeto de facilitar el arribo y tráfico internacional de mercaderías.

Entre estas podemos encontrar según la Clasificación Internacional Industrial Uniforme:

Clasificación Industrial Internacional Uniforme
Cuadro N° 1

CIU 4.0	Actividad Económica
<i>H5012.01.01</i>	<i>Transporte marítimo y de cabotaje, regular y no regular, de carga.</i>
<i>H5224.00.01</i>	<i>Carga y descarga de mercancías y equipaje, independientemente del modo de transporte utilizado, estiba y desestiba, incluye carga y descarga de vagones ferroviarios de carga.</i>
<i>H5229.02.01</i>	<i>Actividades logísticas: planificación, diseño y apoyo de operaciones de transporte, almacenamiento y distribución; contratación de espacio en buques y aeronaves, organización de envíos de grupo e individuales (incluidas la recogida y entrega de mercancías y la agrupación de envíos); Manipulación de mercancías, como: el embalaje temporal con la exclusiva finalidad de proteger las mercancías durante el tránsito, desembalaje, muestreo y pesaje de la carga.</i>

Fuente: (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS, 2017)

Elaboración: Dirección de Control Zonal Esmeraldas

El presente estudio está conformado en su primera parte, por una descripción general y reconocimiento de la estructura del sector, su cadena de valor, procesos estratégicos, procesos de apoyo, procesos generadores de valor, mercados relevantes, bienes y servicios generados, procedimientos, dinámica comercial, actores involucrados, etc.

Posteriormente se identificarán los mercados relevantes que se producen a raíz de la prestación de servicios por parte de los operadores portuarios (privados) dentro del puerto marítimo de Esmeraldas, con el objeto de analizar los índices de concentración que reflejan.

Finalmente se buscará evidenciar potenciales barreras restrictivas administrativas, legales, operativas, comerciales, etc. dentro de la estructura y dinámica competitiva que rige la actividad comercial en el puerto marítimo de Esmeraldas.

3. OBJETIVOS

Analizar e investigar la estructura, dinámica y condiciones de competencia en que se desenvuelve el sector de servicios portuarios que prestan los operadores privados dentro de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

1.1. Objetivos Específicos

- Identificar la cadena de valor y los actores involucrados dentro del sector servicios portuarios.
- Analizar los niveles de concentración de los mercados relevantes identificados dentro del Sector.
- Identificar posibles barreras restrictivas a la competencia.

4. MARCO LEGAL

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

- 1) Constitución de la República del Ecuador
- 2) Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones
- 3) Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado
- 4) Ley de Puertos
- 5) Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador
- 6) Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador

a. Constitución de la República del Ecuador

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”.

Como bien sabemos las prácticas monopólicas y oligopólicas pueden ser actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones que realizan los agentes económicos que cuenten con poder sustancial en un mercado relevante (de manera individual o conjunta), con el objeto o efecto de desplazar indebidamente a otros agentes del mercado, impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas a favor de una o varias personas.

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 garantizara que los derechos económicos sean debidamente controlados y regulados, evitando cualquier acto que irrumpa el buen funcionamiento de las transacciones económicas, bienes o servicios del estado o de la colectividad.

En virtud del artículo 339 que 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 (...).”

Las políticas del estado implementadas en estos últimos años han sido encaminadas a buscar el desarrollo de la matriz productiva y a fomentar la compra y utilización del producto nacional, para lo cual se han creado canales de créditos que faciliten la importación de equipos tecnológicos que ayuden al mejoramiento de la calidad de nuestros productos, para que puedan ser competitivos con los productos exportados.

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 Republica 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.

El buen vivir es un principio constitucional, basado en una visión del mundo centrada en el ser humano, buscando una satisfacción plena de las necesidades, así como la consecución de una calidad de vida digna, contempla libertades, oportunidades, capacidades y potencialidades reales de los individuos que le permitan alcanzar los logros deseados en cualquier ámbito de su vida. Por ello el Estado Ecuatoriano con su plan nacional del buen vivir, busca garantizar todos los preceptos establecidos en la norma enunciada, y se ha efectuado la implementación de herramientas tecnológicas en todos los ministerios del estado que permitan accesibilidad a los servicios y bienes públicos, a fin de que le den la oportunidad a los ciudadanos de desarrollar sus habilidades y poder crear oportunidades de trabajo, que promueva un desarrollo armónico para nuestra sociedad, la misma que es icono en

Latinoamérica y en el mundo con proyectos de Inclusión donde personas con capacidades diferentes tienen toda la apertura y apoyo del gobierno para emprender, gracias a un modelo económico, social y solidario.

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, y para garantizar lo expuesto en esta normativa se procedió a la creación de la SCPM como ente regulador y promotor de las buenas practicas del mercado.

b. 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 regula, tipifica y establece las medidas que se tomaran en los casos en que se incurran en la violación de esta norma, buscando todas las alternativas que prevengan el cometimiento de irregularidades dentro del ámbito de su competencia:

“(...) 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 que todo los operadores económicos, agentes privados, públicos, con o sin fines de lucro, que en definitiva realicen actividades económicas actual o potencialmente dentro nuestro territorio, o que tengan una incidencia dentro del mercado nacional estarán sujetos a esta ley.

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.

i. Acuerdos Y Prácticas Restrictivas

Siendo la conducta investigada del presente estudio lo relativo al Art. 11 y sus numerales 2 y 3 de la LORCPM, que señala:

Están prohibidos y serán sancionados de conformidad con las normas de la presente ley todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, y en general todos los actos o conductas realizados por dos o más operadores económicos, de cualquier forma manifestados, relacionados con la producción e intercambio de bienes o servicios, cuyo objeto o efecto sea o pueda ser impedir, restringir, falsear o distorsionar la competencia, o afecten negativamente a la eficiencia económica o el bienestar general.

2. Repartir, restringir, limitar, paralizar, establecer obligaciones o controlar concertadamente la producción, distribución o comercialización de bienes o servicios.

3. El reparto concertado de clientes, proveedores o zonas geográficas.

La normativa de la SCPM, en pro de un ambiente socioeconómico sostenible ha tipificado y establece como claras prohibiciones dentro de su normativa que los colectivos acuerden dolosamente restringir o sectorizar la comercialización de productos ya que el acceso al comercio, a la distribución de bienes y servicios debe hacérselo de manera equitativa y transparente dentro de todas las regiones de la Republica a fin que la población pueda hacer uso y goce de los mismos con todas las libertades posibles siempre y cuando se enmarquen en la ley, que los productos agrícolas, cárnicos, industrializados puedan ser de fácil acceso para cada uno de los ecuatorianos y sus costos estén dentro de los márgenes establecidos por el propio mercado sobre la base de un comercio justo.

c. Ley de Puertos

Se establece que actualmente el máximo ente rector es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaria 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 (...).

En los últimos años el constante crecimiento del comercio exterior en los países de la región ha expandido significativamente el nivel de importancia de las actividades portuarias, dada las restricciones en la dotación de la infraestructura y la productividad de sus operaciones, nuestro comercio exterior ira dependiendo de una oportuna adecuación tanto en implementar infraestructuras más modernas, de mayor capacidad y con debida atención a toda la cadena logística, legal y de una buena aplicación del medio ambiente que mejore la armonía económica que serán factores determinante que garantizara la expansión y posibilidad de un crecimiento competitivo a largo plazo en nuestros puertos. Por ello la Ley de Puertos garantiza la aplicación de políticas que conlleven a tales crecimientos garantizando la aplicación y el éxito de las políticas portuarias, dado que como es sabido la seguridad jurídica es de gran importancia dentro de una sociedad para que exista confianza tanto en los propios como extraños y sientan que sus inversiones y negocios no estarán en riesgo.

d. 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;

e. 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 (...).

Del análisis de esta normativa legal es importante señalar que su ámbito de aplicación que abarca a personas naturales y jurídicas y todas las demás formas asociativas que desarrollen todo tipo de actividad productiva tengan por parte del estado la garantía de que existirá y se implementara una política comercial efectiva, que no permita el abuso del poder de mercado, de igual manera busca garantizar el efectivo financiamiento para cada uno de los sectores productivos a través de los entes financieros públicos, y que a su vez la producción nacional sea sostenible y competitiva en este mundo globalizado para lo cual de igual manera promocionara y proporcionara toda la logística necesaria para la comercialización interna y externa de los productores nacionales. Esta ley de suma importancia debe fomentarse a fin de que los actores del mercado y la producción conozcan sus beneficios y de igual manera no incurran en las prohibiciones establecidas en la misma.

f. 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.*

Este reglamento ha sido conceptualizado y elaborado con la finalidad de que todos los operadores portuarios legalmente registrados en las autoridades portuarias del Ecuador y que prestan sus servicios portuarios, tengan un manual claro y específico donde encuentren las terminologías utilizadas en el ámbito portuario así como conozcan los servicios que pueden prestar y su clasificación, modalidades y procedimientos para la prestación del servicio, y de igual manera conozcan las disposiciones especiales y complementarias utilizadas en el servicio portuario.

g. Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador

El servicio portuario en el Ecuador está regulado por esta normativa vigente, misma que es de aplicación y cumplimiento obligatorio para todas las autoridades portuarias del Ecuador, sus delegatorios o concesionarios, puertos especiales, terminales portuarios y todos quienes prestan los servicios portuarios a las entidades mencionadas, siendo que a su vez las autoridades portuarias están regidas o bajo la supervisión y vigilancia de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador, que a su vez la misma es adjunta al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En esta se definen las siguientes clases de operadores portuarios de acuerdo a los servicios que prestan:

1. Operador Portuario de Buque (OPB)
2. Operador Portuario de Carga (OPC)
3. Operador Portuario de Servicios Conexos (OPSC)
4. Operador Portuario de Pasajeros (OPP)

h. Legislación Comparada

CASO INTERNACIONAL: Condiciones de Competencia de los Servicios de Atraque en la Empresa Portuaria de Iquique, Chile (2014)

EPI (Empresa Portuaria de Iquique) es una empresa de actividad portuaria del estado ubicada en una ciudad-puerto llamada Iquique zona costera de Chile. EPI cuenta con patrimonio propio y el control de sus actividades está bajo el Sistema de Empresas Publicas de Chile (SEP). (Empresa Portuaria Iquique , 2017)

Este puerto está compuesto por dos frentes de Atraque denominado terminales: el Frente de Atraque 1 y el Frente de Atraque 2, denominados a su vez como Molo y Espigón respectivamente. El primer frente de atraque es administrado directamente por EPI y funciona bajo el diseño multioperador, este tiene a su vez dos lugares de atraque de naves comerciales, pesqueras e incluso es el único puerto certificado para la recepción de cruceros en un área de 10,9 hectáreas aproximadamente. El segundo tiene dos lugares de atraque de naves comerciales y un aproximado de 13,7 hectáreas. Desde el 2000 se entregó por 30 años en concesión a ITI (Iquique Terminal Internacional S.A) bajo el diseño monooperador. (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, 2017)

Según EPI ha disminuido notablemente su participación de contenedores pasando de un 55% en el 2003 a un 5% al 2011, y en la transferencia de carga del 43% al 21% en los mismos años. En este sentido EPI considera que no es competitivo el frente de atraque 1 debido a las restricciones asignadas en el art 13 de la ley n° 19.452 que dice:

Las inversiones que se aprueben en virtud de lo dispuesto en este inciso deberán ser realizadas directamente por particulares, conforme a los mecanismos contemplados en esta ley. Tratándose de frentes de atraque, áreas conexas y bienes comunes, las empresas sólo podrán invertir en aquellos proyectos contenidos en el "calendario referencial de inversiones. (Decreto Ley N° 211, 2016).

Misma que indica la posibilidad de invertir según convenga por el operador portuario. En el diseño de multioperador vigente en el Frente de Atraque 1, las responsabilidades están divididas, según las cuales EPI sólo es encargado de proveer la infraestructura, en tanto que las actividades de movilización de carga son realizadas por empresas privadas bajo un sistema de competencia y que son las responsables de contar con equipos necesarios para brindar un buen servicio a las naves, una inversión en cuanto a mejoramiento de equipos no está contemplada por los operadores portuarios según EPI, por lo que optan por realizar sus actividades en este caso, con grúas móviles de baja capacidad o utilizar directamente las grúas de los buques. (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, 2017)

Tal como se describe en los párrafos anteriores las normas de calidad establecidas en la ley que regula los servicios portuarios en Chile no están del todo definidas. El Tribunal de Defensa de la Libre Competencia concluye en que es necesario establecer estándares mínimos de calidad aplicables a servicios portuarios o de cumplimiento por las autoridades portuarias o concesionarios. Dichas normas promoverán condiciones de provisión de servicios básicos en un mercado competitivo en términos de precios, cantidad y calidad.

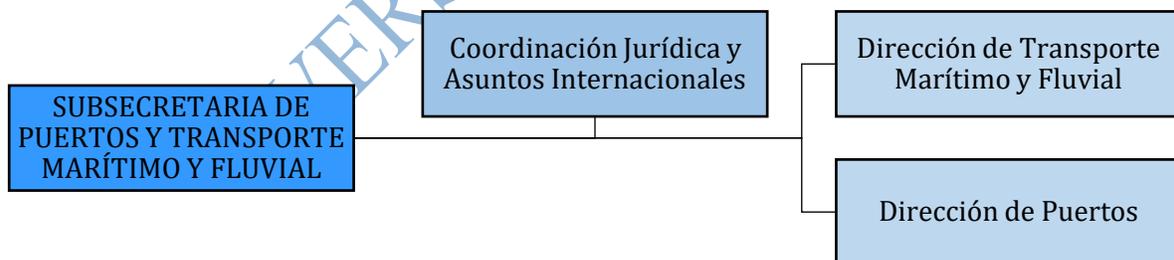
Este caso internacional nos evidencia la posibilidad de identificar barreras restrictivas a la competencia y competitividad de operadores portuarios, que reposen sobre la misma normativa legal portuaria, sea por su poco alcance, falta de regulación, eficacia, o incluso arbitrariedad y colusión, lo que nos remitirá en nuestro caso a lo especificado en el Art. 11 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, relativo a acuerdos y prácticas restrictivas, materia de estudio de la presente investigación.

5. CONFORMACIÓN DEL SECTOR

Es este punto del estudio reconoceremos quienes conforman el sector portuario en general. El ente regulador de la actividad portuaria en nuestro país es la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, adscrito al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la cual se desglosan las autoridades portuarias en cada uno de los puertos comerciales.

Ente regulador del sector portuario

Cuadro No. 2



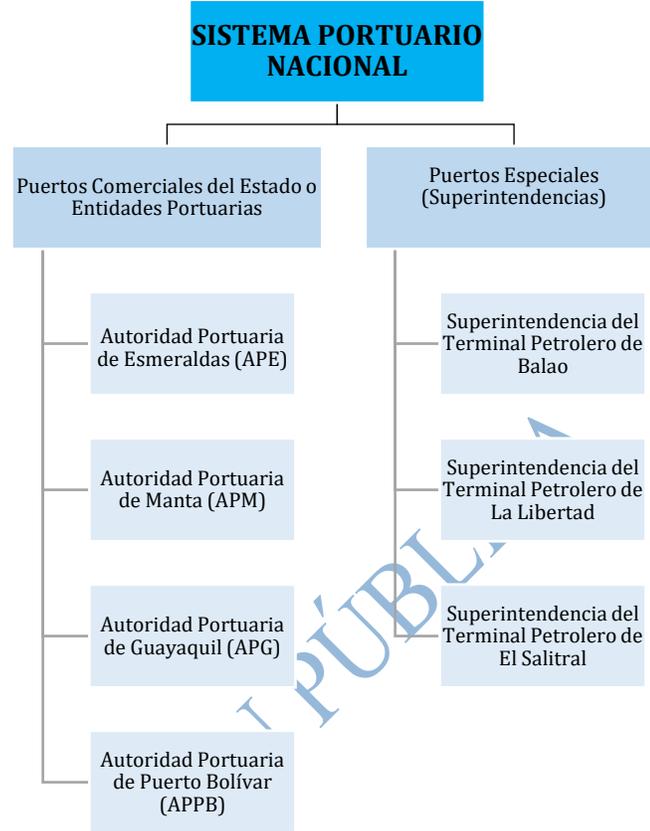
Fuente: (Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial , 2012)

Elaboración: Dirección de Control Zonal Esmeraldas

El sistema portuario como tal está conformado por autoridades portuarias y terminales especiales, en los cuales se realizan todos los procesos logísticos de movilización de mercancías y servicios portuarios.

Descripción del Sistema Portuario del Ecuador

Cuadro No. 3



Fuente: (Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial , 2012)

Elaboración: Dirección de Control Zonal Esmeraldas

6. ESTRUCTURA DEL SECTOR

Exportaciones e importaciones del sistema portuario nacional, año 2015:

Exportaciones e Importaciones del Sistema Nacional

Gráfica N°1

PUERTOS	TOTAL DE CARGA		TOTAL	% PARTICIPACIÓN	
	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN		IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	502.430	223.081	725.511	3%	1%
Autoridad Portuaria de Manta	732.463	66.273	798.736	5%	0%
Autoridad Portuaria de Guayaquil	5.214.770	5.116.280	10.331.050	32%	15%
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	142.285	1.787.517	1.929.802	1%	5%
Terminales Portuarios Habilitados	3.001.474	2.452.744	5.454.217	19%	7%
Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	1.989.324	23.561.943	25.551.267	12%	71%
Superintendencia del Terminal Petrolero de la Libertad	3.539.736	-	3.539.736	22%	0%
Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral	1.004.074	-	1.004.074	6%	0%
TOTAL	16.126.556	33.207.838	49.334.394	100%	100%

Elaboración: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Como se puede observar en la imagen el Puerto de Guayaquil es el mayor puerto importador del país, lo que corresponde al 32% de la participación en el año 2015, mientras que la Terminal Petrolera de Balao es el mayor exportador del país con una participación del 71%.

Importaciones y exportaciones según el tipo de carga, año 2015:

Exportaciones e Importaciones según el tipo de carga Gráfica N°2

		TIPO DE CARGA				TOTAL
		GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	IMPORTACIÓN	273.372	154.029	48.310	26.718	502.430
	EXPORTACIÓN	10.436	14.059	40.894	157.692	223.081
	TOTAL	283.808	168.089	89.204	184.410	725.511
Autoridad Portuaria de Manta	IMPORTACIÓN	34.088	520	589.676	108.179	732.463
	EXPORTACIÓN	1.074	3.167	900	61.132	66.273
	TOTAL	35.162	3.687	590.576	169.311	798.736
Autoridad Portuaria de Guayaquil	IMPORTACIÓN	763.663	3.024.915	1.415.191	11.000	5.214.770
	EXPORTACIÓN	346.668	4.764.614	-	4.998	5.116.280
	TOTAL	1.110.332	7.789.529	1.415.191	15.998	10.331.050
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	IMPORTACIÓN	134.811	7.474	-	-	142.285
	EXPORTACIÓN	1.565.816	221.701	-	-	1.787.517
	TOTAL	1.700.627	229.175	-	-	1.929.802
Terminales Portuarios Habilitados ⁽¹⁾	IMPORTACIÓN	43.693	1.655.703	1.185.174	116.904	3.001.474
	EXPORTACIÓN	173.323	2.242.083	37.331	6	2.452.744
	TOTAL	217.016	3.897.786	1.222.505	116.910	5.454.217
Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	IMPORTACIÓN	-	-	-	1.989.324	1.989.324
	EXPORTACIÓN	-	-	-	23.561.943	23.561.943
	TOTAL	-	-	-	25.551.267	25.551.267
Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad	IMPORTACIÓN	-	-	-	2.194.249	2.194.249
	EXPORTACIÓN	-	-	-	-	-
	TOTAL	-	-	-	2.194.249	2.194.249
Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral	IMPORTACIÓN	-	-	-	1.004.074	1.004.074
	EXPORTACIÓN	-	-	-	-	-
	TOTAL	-	-	-	1.004.074	1.004.074
TOTAL IMPORTACIÓN		1.249.628	4.842.641	3.238.351	5.450.449	14.781.069
TOTAL EXPORTACIÓN		2.097.317	7.245.625	79.125	23.785.770	33.207.838
TOTAL PAÍS		3.346.945	12.088.266	3.317.476	29.236.219	47.988.907

Elaboración: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Según se aprecia en la lectura del cuadro, la carga con más movilización a nivel de todos los puertos del país es la carga contenerizada con un total anual de participación para el 2015 de 12.088.266 toneladas métricas.

i. AP Esmeraldas

Carga de exportación e importación (en toneladas métricas), del 2001 al 2015:

Carga de Exportaciones e Importaciones en Toneladas métricas del 2001 al 2015

Gráfica N°3

AÑO	CARGA (T.M.)		TOTAL	% CRECIMIENTO
	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN		
2001	925.116	211.563	1.136.679	39%
2002	1.113.522	148.636	1.262.158	11%
2003	591.483	170.728	762.211	-40%
2004	660.834	232.872	893.706	17%
2005	464.750	228.072	692.822	-22%
2006	555.646	251.841	807.487	17%
2007	511.755	228.416	740.171	-8%
2008	767.640	299.964	1.067.604	44%
2009	357.967	278.569	636.536	-40%
2010	423.579	221.935	645.514	1%
2011	541.499	315.851	857.350	33%
2012	662.464	396.700	1.059.164	24%
2013	712.737	291.619	1.004.356	-5%
2014	764.601	220.209	984.810	-2%
2015	502.430	223.081	725.511	-26%

Fuente: (SPTMF, 2017)

Elaboración: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Naves arribadas de tráfico internacional según su TPM (naves en unidades), del 2004 al 2015:

Naves arribadas de tráfico Internacional según su TPM 2004 al 2015

Gráfica N°4

TPM (Toneladas)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0 - 499	-	17	56	29	24	18	6	-	-	-	-	-
500 - 999	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1000 - 1999	6	6	4	3	2	2	-	-	-	-	-	1
2000 - 2999	5	3	2	10	3	-	-	1	-	-	-	-
3000 - 3999	15	21	19	20	11	3	2	-	-	-	-	-
4000 - 4999	54	40	40	16	6	5	2	3	2	1	2	5
5000 - 5999	-	1	2	3	2	-	1	9	17	12	5	3
6000 - 6999	5	5	5	14	7	5	8	16	12	22	16	7
7000 - 7999	2	5	7	3	3	6	13	36	34	29	14	16
8000 - 8999	6	6	7	5	6	14	8	11	20	15	11	10
9000 - 9999	4	2	1	5	5	5	6	9	36	22	21	16
10000 - 19999	42	46	64	98	122	102	108	131	109	58	52	48
20000 - 29999	27	24	20	41	70	40	22	18	34	81	68	53
30000 - 39999	5	5	3	4	7	1	8	16	18	15	20	23
40000 - 49999	4	5	4	5	5	5	15	11	14	21	20	14
50000 - 79999	1	-	-	1	4	3	8	27	16	18	27	19
80000 - 99999	-	-	2	-	-	-	1	-	-	-	-	12
TOTAL	176	186	238	257	277	209	208	287	312	294	256	227
% VARIACION		6%	28%	8%	8%	-25%	0%	38%	9%	-6%	-13%	-11%

Fuente: (SPTMF, 2017)

Elaboración: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Naves arribadas de tráfico internacional según su bandera (naves en unidades), del 2004 al 2015:

Naves arribadas de tráfico Internacional según su Bandera 2004 al 2015

Gráfica N° 4

BANDERA	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ALEMANIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	7
ALEMANIA	-	3	2	3	1	1	3	4	4	9	-	-
ANTIGUA Y BARBUDA	20	28	75	67	32	30	43	56	54	66	65	42
BAHAMAS	9	14	24	26	29	17	15	23	16	11	17	13
CHILE	3	1	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-
CHINA	2	4	2	3	3	-	2	4	1	-	-	-
CHIPRE	13	2	3	-	-	-	-	46	9	5	1	1
ESPAÑA	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-
ESTADOS UNIDOS	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-
FILIPINAS	5	4	8	9	4	8	8	9	7	2	-	4
GIBRALTAR	7	7	7	11	2	5	1	-	3	4	1	-
GRAN BRETAÑA	2	-	2	-	22	9	2	-	-	-	-	-
HOLANDA	-	-	5	-	4	-	5	-	7	7	8	5
HONG KONG	4	5	2	-	2	4	7	25	7	7	6	7
JAPON	-	-	-	-	-	-	-	4	2	2	2	1
LIBERIA	7	12	2	4	35	32	23	8	70	59	17	23
MALASIA	4	1	3	11	-	-	-	-	-	-	-	-
MALTA	5	5	9	4	7	6	3	8	4	4	4	9
MARSHALL	-	-	-	-	6	6	1	8	15	16	16	11
NORUEGA	7	6	14	10	9	-	5	13	5	6	5	1
OTRAS	14	22	28	55	64	49	46	5	3	7	9	17
PANAMÁ	36	38	27	37	42	29	38	63	76	59	57	54
PERU	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-
REINO UNIDO	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	1	-
SINGAPURE	-	-	-	8	12	9	5	11	16	22	21	28
SUIZA	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3	2	3
TAILANDIA	4	3	2	1	-	2	-	-	2	-	-	-
TURQUÍA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
UCRANIA	34	29	23	8	1	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	176	186	238	257	277	209	208	287	312	294	256	227
% VARIACION		6%	28%	8%	8%	-25%	0%	38%	9%	-6%	-13%	-11%

Fuente: (SPTMF, 2017)

Elaboración: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Evolución de los TEU'S movilizados, del 2004 al 2015:

Evolución de los TEU's movilizados 2004 al 2015

Gráfica N° 5

AÑO	CARGA		TOTAL	% VARIACIÓN
	Importación	Exportación		
2004	839	436	1.275	-16%
2005	1.984	1.351	3.335	162%
2006	15.911	12.739	28.650	759%
2007	23.565	21.473	45.038	57%
2008	28.129	26.756	54.885	22%
2009	22.493	21.848	44.341	-19%
2010	31.828	30.189	62.017	40%
2011	33.673	33.091	66.764	8%
2012	43.003	43.684	86.687	30%
2013	40.078	37.543	77.621	-10%
2014	36.703	29.490	66.193	-15%
2015	30.662	28.751	59.413	-10%

Fuente: (SPTMF, 2017)

Elaboración: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

En lo que corresponde a Autoridad Portuaria Esmeraldas, existen dos etapas muy diferenciadas, la administración del Consorcio Puerto Nuevo Milenium que va desde el año 2006 hasta el 2010, tiempo en el cual se registró un incremento mínimo de los ingresos.

Desde el año 2011 al 2015, el puerto pasa a la administración pública, tiempo en el cual se evidencia un incremento significativo de sus ingresos.

El Puerto de Esmeraldas ha movilizado un total de 725,511 toneladas entre importaciones y exportaciones, siendo un terminal multipropósito que maneja cinco tipos de carga. Carga General Carga Contenerizada Gráneles Líquidos Gráneles Solidos Carga Rodante autopropulsada Los productos de más movimiento en el año 2015 fueron ACEITE DE PALMA, CONTENEDORES, ALAMBRÓN, con una participación en el movimiento total del 27%, 24% y 16% respectivamente.

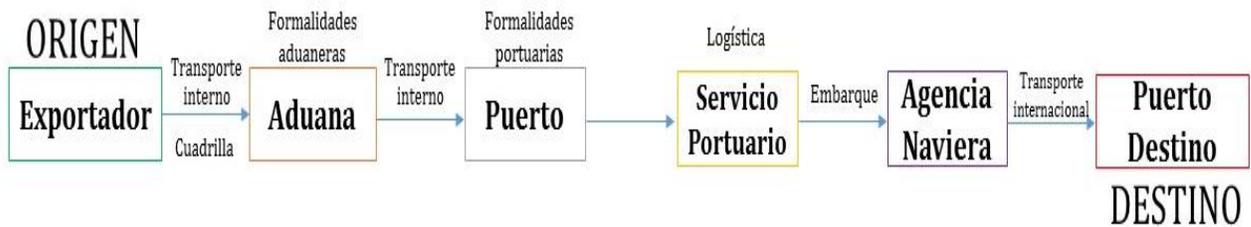
Respecto del aceite de Palma el aumento de áreas cosechadas permitió una expansión de la producción en Ecuador, se prevé incrementar la producción de aceite de palma a 550 mil toneladas este año. En lo relativo al hierro como materia prima importada, los principales productos que ingresan al país son alambrón, palanquilla, bobinas en frío y caliente, planchas, perfiles, varillas, entre otros. Este material es utilizado principalmente para trabajos de obra pública, y proyectos de vialidad a nivel nacional como puentes, aeropuertos y carreteras. Los principales países de origen de las importaciones de hierro hacia Ecuador son EEUU, China, Panamá, de acuerdo a la información estadística del Puerto de Esmeraldas. (Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial , 2012)

En relación a la astilla de madera los registros muestran una exportación de este producto en el mes de abril de 40,893.53, se hizo un solo embarque por la falta de producción de la planta procesadora. Se registran importaciones de aceite de soya, provenientes de Argentina, Perú por un total de 16,719.45 toneladas; cuyo consignatario es la Compañía DANEC S.A. En el mes de noviembre 2015 se realizó una importación de petcoke 48,310.28 toneladas, cuyo cliente es UNASEN S.A., la misma que está destinada para la fábrica de Cemento Lafarge. (Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial , 2012)

ii. Cadena de valor del Puerto de Esmeraldas

La cadena de valor en los puertos pueden ser de dos tipos: para exportaciones y para importaciones, tal como se grafica en las siguientes ilustraciones:

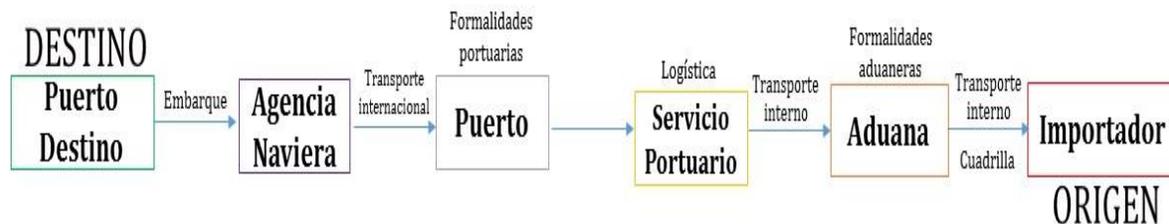
Cadena de valor de la Exportación Gráfica N°6



Elaboración: Dirección de Control Zonal Esmeraldas

El exportador una vez abastecida la producción debe realizar trámites aduaneros de exportación referentes a documentos de acompañamiento y de soporte, luego de concluido el proceso aduanero prosigue con la logística de embarque de la carga al transporte internacional, una vez se arribe al puerto de destino se realiza los trámites correspondiente de logística portuaria y desaduanización del producto y se entrega al comprador.

Cadena de valor de la Importación Gráfica N°7



Elaboración: Dirección de Control Zonal Esmeraldas

Teniendo el comprador en país de origen definido lo que va a comprar en el exterior, se realiza el proceso de trámites aduaneros, logística portuaria y de embarque de la carga a transporte internacional, en el país de origen se receipta la mercancía efectuando los debidos procesos de logística portuaria y desaduanización de productos, para que sea entregada al importador.

7. MERCADO RELEVANTE

Según el (LORCPM, 2017) en su Art. 5 indica, que 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.

El mercado relevante del estudio se ha delimitado como el mercado de servicios portuarios que operan los operadores privados en el puerto marítimo de Esmeraldas.

Los servicios portuarios pueden ser heterogéneos entre sí, es decir cada tipo de servicio sea carga/descarga, trinca/destrinca, remolcaje, pesaje, exige un tipo de recurso distinto de los factores productivos, sea tierra, trabajo, capital o tecnología, sin embargo en cuanto al servicio de carga y descarga, de acuerdo a la variedad específica de la carga transportada por el usuario exportador o importador en el caso del Puerto de Esmeraldas, e incluso dependiendo del tipo de contenedor que transportan dichas cargas, los operadores portuarios pueden potencialmente pertenecer al mismo mercado relevante.

En la presente delimitación geográfica al contextualizarse en la competencia intraportuaria, necesariamente se delimita a la jurisdicción de los operadores privados que operan dentro de las instalaciones, infraestructura y superestructura de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

8. OPERADORES ECONÓMICOS DEL SECTOR

En este punto del estudio centraremos la investigación en el Puerto de Esmeraldas objeto del análisis, y a continuación describiremos los principales operadores económicos que actúan dentro del puerto a través de los distintos servicios portuarios.

Descripción de Servicios Portuarios por Operador Portuario
Cuadro N° 4

NOMBRE	EMPRESA	ACTIVIDAD
OPERADORS PORTUARIOS DE CARGA	TRANSESTI	Carga y descarga, porteo, estiba, re-estiba y desestiba, trinca y destrinca
	BIOPALM S.A	Carga y descarga, almacenamiento
	CARGOPORT CIA LTDA	Carga y descarga, porteo, estiba y desestiba
	KRATA S.A	Carga y descarga, porteo
	OPERGRANSA S.A	Carga y descarga
	ZAMARINO S.A	Carga y descarga, porteo, estiba y desestiba, trinca y destrinca
	TRIESTISA CIA DE ESTIBA Y DESESTIBA S.A	Estiba, re-estiba y desestiba
	INTERTEK INTERNATIONAL LIMITED	Tarja
OPERADORES PORTUARIOS DE SERVICIOS CONEXOS	INTERTEK INTERNATIONAL LIMITED	Inspección de carga
	PROVEEDORES MARÍTIMOS LOZADA CHAVEZ & ASOCIADOS	Aprovisionamiento de víveres, aprovisionamiento de equipos y repuestos de suministros, aprovisionamiento de agua
	ZAMARINO S.A	Limpieza de muelles/pasacabos
	TRUST CONTROL INTERNATIONAL S.A TCEE	Inspecciones a la carga
	CONTROL INTERNACIONAL DEL ECUADOR C.A UNICONTROL	Control de entrega de combustible, verificación y control de carga

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Elaboración: Dirección de Control Zonal Esmeraldas

NOMBRE	EMPRESA	ACTIVIDAD
OPERADORES PORTUARIOS DE SERVICIOS CONEXOS	PROVEEDORA DE BUQUE Y CAMARONERAS PRODUCAM S.A	Mantenimiento de naves y equipos, aprovisionamiento de víveres, aprovisionamiento de equipos y repuestos de suministros, recolección y desalojo de residuos sólidos y líquidos
	MARÍTIMA DE COMERCIO CIA LTDA MARDCOMSA	Aprovisionamiento de agua por buque tanque, aprovisionamiento de aceites lubricantes por buque tanque, aprovisionamiento de combustible por buque tanque, servicio de lanchas, transporte de gente de mar o personal autorizado, aprovisionamiento de combustible y aceites lubricantes por auto tanque
	OSWALMONT S.A	Recolección y desalojo de basuras, fumigación, aprovisionamiento de víveres
	CERTINSPEC S.A	Inspecciones a la carga
	CALEB BRETT ECUADOR S.A	Control de entrega de combustible, inspecciones a la carga
	POWER MARÍTIMO MAPOWER	Verificación y control de carga, inspección técnica de clase, de maquinaria, de aparejos de carga de p& i y de daños
	OCEANBAT S.A	Aprovisionamiento de combustible y aceites lubricantes por buque tanques, aprovisionamiento de combustible y aceites lubricantes por auto tanque
OPERADORES PORTUARIOS DE BUQUE	GOLFO S.A	Practicaje, amarre y desamarre
	SERVICIOS Y AGENCIAMIENTOS MARÍTIMOS S.A SAGEMAR	Remolque de naves
	ECUAESTIBAS S.A	Remolque de naves
	SUMATRA S.A	Practicaje
	INGENIERÍA Y LOGÍSTICA MARÍTIMA S.A INLOGMAR	Practicaje

9. ANÁLISIS DE SUSTITUIBILIDAD

De acuerdo a la naturaleza de nuestro mercado servicio: los servicios portuarios, y por la misma delimitación al que lo sujeta el mercado geográfico, por el lado de la demanda, este no encuentra servicios que sustituyan los únicamente contemplados por las Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador, y que son habilitados por la Autoridad Portuaria correspondiente.

Por el lado de la oferta, sea ya por el alto grado de especificidad del servicio, de la dotación tecnológica, de capital, o en suma todas las barreras de acceso que exige el mercado para su participación, limitan el número de oferentes a unos pocos competidores para los servicios de carga/descarga, y porteo, que son los habilitados por la Autoridad Portuaria, mientras que para el servicio de trinca/destrinca, la facilidad de acceso al mismo de potenciales competidores dado que su principal factor productivo es la mano de obra.

10. CUOTAS DE MERCADO

Índice Herfindahl-Hirschmann (IHH)

Corresponde a la sumatoria del cuadrado de las cuotas de participación de las empresas que participan en el mercado relevante.

$$IHH = \sum_{i=1}^N s_i^2$$

En tanto mayor sea el índice, mayor será el nivel de concentración y el poder de mercado de las empresas operantes, así mismo mientras más se aproxime a cero, nos encontraremos con mercados menos concentrados, con mayor número de empresas operantes y por tanto con un menor nivel de influencia.

Suele considerarse que en torno al valor 10.000 equivale a una situación de monopolio, y de 2500 a 5000 una situación oligopólica, como vemos a continuación:

Parámetros (en puntos):

- *Mercados desconcentrados* $IHH < 1500$
- *Mercados moderadamente concentrados* $1500 > IHH < 2500$
- *Mercados altamente concentrados* > 2500

Para efectuar el análisis de concentración se ha seleccionado la variable: Número de veces que un operador portuario brindo un servicio dado.

Se ha diferenciado varios mercados relevantes, de los cuales algunos pertenecen al mismo tipo de servicio (carga y descarga) pero diferenciados de acuerdo al tipo de carga: carga general, granel líquido, granel sólido y contenerizada.

Carga y Descarga

Este mercado está conformado por 3 operadores económicos. El principal usuario de granel sólido tiene como principal usuario (único usuario en los últimos cuatro años) a una Exportadora de astillas, perteneciente al mismo grupo económico, de manera que abastece del servicio carga y descarga para el producto específico de astillas de eucalipto, lo que exige un tipo de maquinaria especializada para el caso, sin embargo no se exceptúa la prestación del servicio a otros usuarios siempre y cuando esté posea características semejantes al producto de su especialidad.

Existen 187 usuarios (exportadores - importadores) de estos servicios que transportan sus productos por el puerto de Esmeraldas, el 98% es carga general y el 2% restante granel sólido:

Carga General

- *172 Importadores: Material y equipo petrolero, vehículos, etc.*
- *11 Exportadores: Otras máquinas y equipos varios, material y equipo petrolero, etc.*

Granel Sólido

- *2 Importadores: Chatarra de hierro y bobinas de acero, y carbón mineral*
- *2 Exportadores: Astilla y cascarilla de palma*

Existe una operadora que trabaja con carga general, sin embargo pueden todos considerarse como potenciales competidores del mismo mercado relevante, en tanto exigen para ambos tipos de carga, la mayor de las veces, los mismos recursos productivos, en función de las características de la carga transportada y su contenedor.

Teniendo en consideración que el principal recurso productivo para la prestación de estos servicios es maquinaria de un elevado costo, podría considerarse un oligopolio natural, que se identifica entre sus principales causas a las barreras específicas de entrada como las economías de escala, que se caracterizan por exigir una fuerte inversión en infraestructuras, además de cubrir una alta proporción de la demanda del mercado para lograr márgenes de eficiencia en costos y utilidad.

Criterios a tener en cuenta para su evaluación en el contexto adecuado, y reparar en un mayor análisis en torno a las condiciones en que se desenvuelve la competencia entre los actores de este mercado, sea ya entre competidores, con sus proveedores, o sus usuarios, más que en su poder de mercado como tal, que según lo dicho se produce en un escenario natural.

Sin embargo a pesar de que este mercado se podría ubicar en un segmento altamente concentrado, podemos comprobar que el índice de concentración IHH ha ido disminuyendo progresivamente, en la misma medida que se ha ido redistribuyendo su cuota de participación, variando de un escenario en el cual una sola empresa, cubría un 66% del mercado en el 2013, a repartirse entre las 2 primeras empresas cerca del 40% cada una en el año anterior.

Para este caso se ha visto la necesidad de diferenciar para este tipo de carga un mercado distinto, debido al tipo de equipamiento especializado que exige para su prestación. De esta forma se identifican 3 competidores, y los índices de concentración nos muestran así mismo un mercado altamente concentrado.

Otro tipo de carga representativo en el comercio exterior en el puerto marítimo de Esmeraldas es la Carga Contenerizada, que cuenta con 162 usuarios:

- *133 Importadores: Partes de vehículos, partes y accesorios de maquinarias, plásticos y sus productos, mercadería seca en general, etc.*
- *29 Exportadores: Madera en bruto, productos cerámicos, partes y accesorios de vehículos, etc.*

Porteo

Dentro del servicio de porteo, se registra una gran cantidad de usuarios atendidos en el 2016. Hasta el año 2015 el servicio fue prestado por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, y ya en el 2016 pasa a operación privada.

11. CONCLUSIONES

- Dado las fuertes barreras de entrada de capital que exigen ciertos mercados de servicios portuarios podrían ser considerados como oligopolios naturales.
- Las Autoridades Portuarias están en la facultad de emitir resoluciones administrativas siempre y cuando no contravengan lo dispuesto en las Normas que Regulan los Servicios Portuario en el Ecuador.
- Los servicios de carga/descarga se podrán clasificar en distintos mercados relevantes en función del tipo de carga transportada.

- La relación comercial se formaliza por negociación directa, generalmente vía correo electrónico. En caso de que se genere una figura contractual esta es motivada por el propio usuario (línea naviera o exportador/importador).
- Los OPC deben presentar su lista de precios a cobrar a los usuarios, ante la Subsecretaría Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y la APE, tanto para obtener la matrícula como el permiso de operación respectivamente, así como difundirlo en el diario de mayor circulación en la ciudad.
- No existe ningún limitante de operar varios servicios portuario por un OP en el mismo o en varios puertos a la vez.
- La APE cobra por cada servicio prestado que realizan los operadores portuarios, una tasa de contraprestación del 20% de la tarifa cobrada.
- La APE dispuso mediante Resolución APE-GG-023-2016, la obligatoriedad de propiedad del 50% del equipamiento empleado para brindar el servicio de porteo.

VERSIÓN PÚBLICA