

BENEFICIOSA COMPETENCIA

A partir de enero de 2024 la naviera danesa Maersk cambió su puerto de recalada en Ecuador, trasladándose del Puerto de Guayaquil, operado por Contecon, al Puerto Público de Aguas Profundas de Posorja operado por DP World. Y en febrero, la naviera MSC se trasladó a la terminal privada Bananapuerto. Por otro lado, Puerto de Guayaquil anunció que atraería a la naviera china Cosco y que operaría desde noviembre con una nueva ruta a China pasando por el nuevo puerto peruano de Chancay.

Se evidencia una intensa competencia portuaria que trae desafíos, pero es positiva para impulsar inversiones para mejorar los servicios y, así, ganar la preferencia de los usuarios. Se puede esperar que estos cambios continúen ocurriendo en el futuro mejorando la competitividad del país, y que los beneficiados sean los exportadores e importadores.

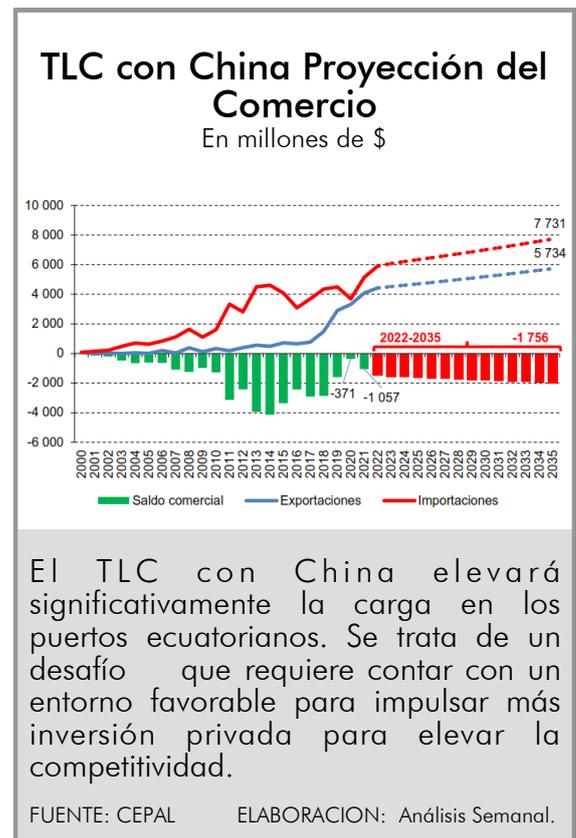
¿Por qué es equivocado explicar los cambios de las navieras comparando las condiciones individuales de cada contrato portuario? ¿Qué implica que algunos puertos empezaron de cero con inversiones 100% privadas y que otros recibieron infraestructura ya construida por el Estado y un negocio consolidado? ¿Es atractivo para la carga ecuatoriana salir a través de puertos peruanos en Chancay o Callao? ¿Cómo están reaccionando los puertos locales? ¿Qué nuevas inversiones han anunciado?

Índice:

Más competencia.....	3
Cambió el panorama.....	4
¿Reducción de regalías?.....	4
¿Igualdad de condiciones?.....	5
¿Privado o público?.....	7
¿Qué estructura legal?.....	9
¿Preparados para los TLC?.....	9
Perú invierte.....	10
¿Es atractivo para Ecuador?.....	11
DPWorld invierte en Perú y Ecuador.....	12
Fuerte inversión.....	13
4tos en la región.....	13
Impacto económico positivo.....	14
Un vistazo al panorama naviero.....	14

Gráficos y recuadros:

2023: Demanda Portuaria.....	2
2024: Carga Internacional.....	3
Inversión por Sectores.....	4
Inversiones Realizadas y Planificadas.....	5
Modalidades de Inversión.....	6
Impacto en la Economía.....	7
Infraestructura Portuaria.....	8
Ranking Regional de Puertos.....	10
Container Port Performance Index.....	14



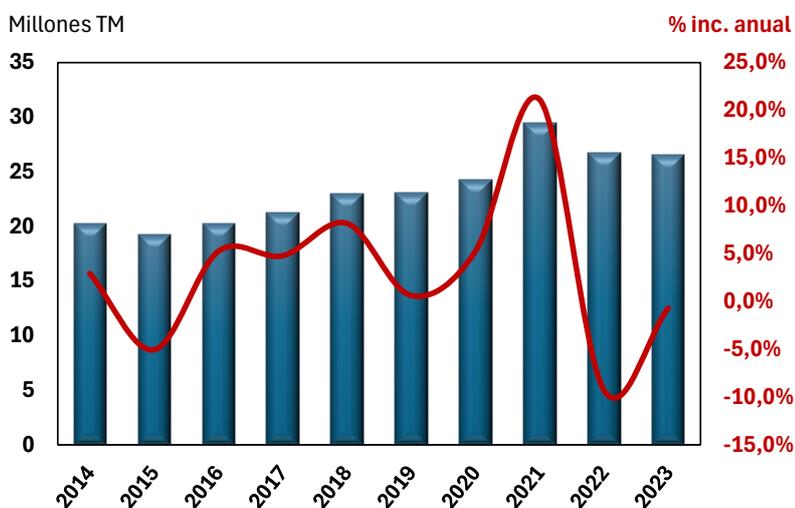
2023: Demanda Portuaria

En tm

Ranking	Puerto	Ubicación	Carga Total 2022	Carga Total 2023	% Total
	Total		26.715.454	26.530.674	100,0%
1	TPG (TPH)	Guayaquil	6.171.377	6.904.877	26,0%
2	Puerto de Guayaquil (Contecon)	Guayaquil	5.942.585	6.154.659	23,2%
3	Bananapuerto Naportec (TPH)	Guayaquil	2.428.135	2.454.239	9,3%
4	Andipuerto	Guayaquil	2.502.058	2.445.402	9,2%
5	Puerto Bolívar (Yilport)	Santa Rosa	2.298.153	2.305.795	8,7%
6	Puerto de Posorja (DP World)	Posorja	3.024.823	2.008.600	7,6%
7	Fertisa (TPH)	Guayaquil	2.001.575	1.921.076	7,2%
8	Terminal Portuario de Manta(Agunsa)	Manta	1.026.545	999.282	3,8%
9	Ecuabulk (TPH)	Guayaquil	690.128	625.770	2,4%
10	QC Terminales (TPH)	Guayaquil	226.635	342.878	1,3%
11	Storeocean (TPH)	Guayaquil	90.742	218.070	0,8%
12	Autoridad Portuaria de Esmeraldas	Esmeraldas	253.394	117.165	0,4%
13	Industrial Molinera (TPH)	Guayaquil	43.145	17.600	0,1%
14	Negocios Industriales Real (TPH)	Guayaquil	11.775	8.249	0,0%
15	Astilleros Esperanza del Mar (TPH)	Guayaquil	4.385	7.012	0,0%

Evolución de la Demanda Portuaria

En millones de TM y % inc. anual



FUENTE: MTOP.
NOTA: TPH significa Terminal Portuario Habilitado.

ELABORACION: Análisis Semanal.

En la presente entrega pasamos revisión a la situación portuaria del país, destacando las nuevas inversiones y los cambios regionales en el entorno portuario. La última vez que tratamos el tema fue en el AS 2019 #32.

Más competencia.- A partir de Enero de 2024 la naviera danesa Maersk cambió su puerto de recalada en Ecuador, trasladándose del Puerto de Guayaquil, operado por Contecon, al Puerto Público de Aguas Profundas de Posorja operado por DP World.

 En febrero, la naviera Mediterranean Shipping Company (MSC) también dejó Contecon y trasladó sus operaciones a la terminal privada Bananapuerto de la empresa Naportec, también ubicado en Guayaquil.

Algunos observadores especulan que este cambio se debe a mayores exigencias de seguridad: “si se revisa, en el puerto de Guayaquil es donde se ha detectado del 80% al 85% de las contaminaciones de droga en contenedores”, explica Iván Ontaneda, presidente de Anecacao.

Existe un compromiso de eficiencia y seguridad portuaria. En febrero Contecon anunció la exitosa implementación de escáneres de última generación con una inversión de \$15 m. (Camae, febrero 1). DP World ya tiene implementado un sistema de escáneres desde hace 5 años.

 Un estudio de seguridad sobre los puertos en Guayas y El Oro, contratado por la Comisión Europea, determinó que las terminales más vulnerables frente al narcotráfico son: Contecon, Yilport (Puerto Bolívar) y TPG (Saam). (Primicias, noviembre 1). En 2023, los puertos europeos de Róterdam y Amberes se convirtieron en el escenario de algunas

de las mayores incautaciones de cocaína en la historia reciente y se acusa a algunos puertos de Guayaquil de ser parte de este ecosistema criminal poniendo en riesgo a las principales exportaciones ecuatorianas. (Primicias, noviembre 20)

 Por su parte, Maersk justificó su decisión como la continua búsqueda de competitividad logística:

“Esta decisión se ha tomado de manera técnica y alineada con los objetivos estratégicos de Maersk como integrador logístico para los próximos años. La elección refleja nuestra constante búsqueda de la

2024: Carga Contenerizada

1er semestre 2023 vs
1er semestre 2024, en TEU

	2023	2024	% Total	Puntos
Total	1.290.150	1.285.765	100,0%	-
TPG	415.121	389.290	30,3%	-1,9
Posorja DPW	174.677	380.629	29,6%	16,1
Bananapuerto	162.108	271.152	21,1%	8,5
Contecon	428.005	136.734	10,6%	-22,5
Pto. Bolívar	105.500	104.920	8,2%	-0,0
Pto. Manta	4.399	3.040	0,2%	-0,1
Fertisa	340	-	0,0%	-0,0
Pto. Esmeraldas	-	-	0,0%	-

El flujo naviero cambió drásticamente en el primer semestre de 2024. El Puerto de Posorja (DP World) elevó su participación de mercado de contenedores en 16,1 puntos porcentuales a 29,6% del total, subiendo del 3er puesto al 2do.

Por otro lado, Contecon perdió -22,5 puntos porcentuales y ahora transporta solo 10,6% de la carga. Pasó del 1er puesto al 4to.

NOTA: Esta tabla no contempla carga de transbordo.

FUENTE: MTOP

ELABORACION: Análisis Semanal.

optimización y mejora de servicios, con el propósito de ofrecer a nuestros clientes una experiencia más eficiente y competitiva”.

(Expreso, diciembre 7 de 2023)

Cambió el panorama.- En 2023, Contecon fue 2da por carga total transportada con 23,2% del total, mientras que DP World se ubicaba en el 6to lugar con 7,6% del total. (Recuadro pág. 2)

En contenedores, en el primer semestre de 2024 DP World elevó su participación de mercado en 16,1 puntos porcentuales a 29,6% del total, subiendo al 2do lugar. Por otro lado, Contecon perdió -22,5 puntos porcentuales y ahora transporta solo 10,6% de la carga, cayendo al 4to lugar. (Recuadro pág. 3)

Inversión por Sectores			
En millones \$			
Ranking	Sector Económico	Valor invertido Últimos 10 años	% del Total
	Total	20.130	100%
1	Financieras y Seguros	4.280	21%
2	Comercio	3.196	16%
3	Manufacturas	2.920	15%
4	Minas Y Canteras	2.302	11%
5	Agricultura	1.689	8%
6	Puertos	1.400	7%
7	Construcción	1.252	6%
8	Inmobiliarias.	683	3%
9	Comunicación	675	3%
10	Electricidad, Gas	460	2%
11	Servicios Administrativos	418	2%
12	Actividades Profesionales	304	2%
13	Salud	208	1%
14	Alojamiento y alimentación	162	1%
15	Enseñanza	86	0%
16	Agua	62	0%
17	Otros Servicios	17	0%
18	Artes, Entretenimiento	17	0%

FUENTE: Superintendencia de Compañías. Para puertos, información de Autoridades Portuarias.
ELABORACION: Análisis Semanal.

La competencia portuaria trae desafíos, pero es positiva para impulsar inversiones para mejorar la competitividad y, así, ganar la preferencia de los usuarios. Los beneficiados son los exportadores e importadores y en general toda la actividad económica asociada con el comercio exterior.



¿Reducción de Regalías?— El ministro Roberto Luque analiza “soluciones” frente a la reducción de carga en el puerto concesionado a Contecon. Explica como ese puerto generaba importantes ingresos para el Estado:

“Contecon termina pagando más del 9%, porque tiene el canon fijo y el canon variable, en los años que tuvo la mayoría de la carga terminaba pagando casi el 20% de los ingresos brutos operacionales, que es bastante bueno para el Estado. Pero lo hace menos competitivo, porque es un costo que los otros no tienen”.

La solución planteada no es una reducción de regalías a Contecon, sino elevarlas a los puertos privados.

“Entonces, estamos viendo alternativas como ver si las tarifas de los puertos privados están bien sustentadas, si lo están no tenemos mucho que hacer. Pero si no están bien sustentadas y tenemos argumentos para subirlas, puede ser una opción.”

(Forbes, junio 4)

El problema de esta solución es que destruirá competitividad portuaria en un entorno con grandes desafíos a nivel internacional. Implica usar el poder de coerción estatal para inclinar la cancha

a favor de uno de los puertos estatales. La elevación de regalías implicará mayores costos para los usuarios y deterioro en la competitividad del comercio exterior.



¿Igualdad de condiciones?.-

Un argumento equivocado para explicar los cambios en el mercado portuario es una supuesta inequidad en las condiciones económicas de cada puerto. Quienes proponen este argumento aseguran que hay puertos que pagan contraprestaciones superiores a otros y

que esto crea una desventaja competitiva.

El problema con este análisis es que comparan condiciones contractuales por separado, obviando las características individuales de cada puerto. (Recuadro pág. 6)

El ministro de Transporte, Roberto Luque, explica:

“Siempre hay que comparar peras con peras, no hay un equilibrio total de comparar solo porcentajes, cuando hace toda la inversión, es el caso de

Puertos: Inversiones Realizadas y Planificadas

En millones \$

Ranking	Puerto	Realizada (desde el inicio de concesión)	Futura (hasta termino de concesión)	Total	Descripción
1	DP World Posorja	480,0	720,0	1.200,0	Ampliación a 700 metros de muelle para atraque de buques e integrará equipos portuarios.
2	Puerto Bolívar	285,0	465,0	750,0	Modernización y ampliación de la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar
3	Contecon	367,0	98,0	465,0	
4	Terminal Portuario de Manta	57,5	308,5	366,0	Concesión de Terminal Portuario de Manta
5	TPG (TPH)	170	140	310	Ampliación de su muelle a 480 m y compra de maquinaria y equipos
6	Autoridad Portuaria de Esmeraldas	nd	109,0	109,0	Ampliación del muelle, dragado del área de atraque.
7	Trinipuerto (TPH)	nd	50,0	50,0	Mejorar y reforzar la capacidad de almacenamiento y el manejo de carga
8	Naporetec (TPH)	nd	35,0	35,0	Ampliación de su muelle y compra de tres grúas pórtico STS tipo post Panamax
9	Fertisa (TPH)	29,0	nd	29,0	
10	Andipuerto	11,0	nd	11,0	
11	QC Terminales (TPH)*	0,8	nd	0,8	
	Total	1.400	1.926	3.326	

FUENTE: Autoridades portuarias, noticias de prensa. NOTA: Se excluyeron puertos de los que no se obtuvo información

ELABORACION: Análisis Semanal.

Modalidades de Inversión Portuaria en Ecuador					
	Puerto de Guayaquil - Contecon	Puerto de Posorja - DP World	Terminales Portuarios Habilitados	Puerto Bolívar - Yilport	Puerto de Manta - Agunsa
Tipo de desarrollo de infraestructura	Brownfield	Greenfield	Greenfield	Brownfield	Brownfield
Tipo de propiedad	Pública	Público-Privada, entregará propiedad, gratuitamente, al Estado al finalizar el plazo del contrato.	Privada	Pública	Pública
Tipo de estructura legal	Concesión	Asociación Pública Privada	Contrato de habilitación portuaria	Asociación Pública Privada	Asociación Pública Privada
Concesionario / delegado	International Container Terminals Services Inc (ICTSI), empresa de Filipinas.	DP World es una empresa pública de Emiratos Árabes Unidos.	No aplica	Yilport Holding que forma parte de Grupo Yıldırım de Turquía.	Agunsa, empresa privada de grupo chileno.
Distribución del riesgo	Compartido con el Estado	Construcción, financiamiento y operación son 100% riesgo privado, pero Estado se hará cargo al vencimiento	100% privado	Compartido con el Estado	Compartido con el Estado
Contraprestación variable	\$10,4/TEU \$0,5/tm	1%-2% por 15 años 2% años 16-30 3% años 31-45 5% años 46 - 50	No aplica.	\$4/TEU \$1/tm	7,50% del total de ingresos.
Contraprestación fija	Por Landlord (arriendo infraestructura y negocio en marcha) \$11 m con ajuste por inflación.	No aplica. Al ser un proyecto Greenfield, en el cual el operador portuario tuvo que construir desde cero, incluso poner un terreno. Los activos construidos quedarán para el Estado al finalizar el plazo.	No aplica.	Por Landlord (arriendo de infraestructura y negocio en marcha) \$4 m con incremento según inflación.	No existe.
Inversión total estimada	\$465 m	\$1.200 m	\$545 m	\$750 m	\$366 m
Plazo concesión inicial	20 años	50 años	Ilimitado	50 años	40 años
Garantías fiel cumplimiento contrato	\$10 m	\$10 m, con ajuste anual a partir del año 11	No aplica	\$4 m o 5% sobre monto de inversión	\$3 m o 5% sobre monto de inversión
Pago impuesto renta	SÍ (desde el primer año)	NO (los primeros 10 años)	SI	NO (los primeros 10 años)	NO (los primeros 10 años)
Pago ISD	SI (desde el primer año)	NO (los primeros 10 años)	SI	NO (los primeros 10 años)	NO (los primeros 10 años)
Pago arancel importación	SI (desde el primer año)	NO (los primeros 10 años)	SI	NO (los primeros 10 años)	NO (los primeros 10 años)

DP World, que hizo toda la inversión de cero, y por eso empiezan con un porcentaje menor, pero también lo hace más competitivo respecto a Contecon.”

(Forbes, junio 4)

Expliquemos.

¿Qué tipo de desarrollo de infraestructura?.— Existen dos tipos de desarrollos de infraestructuras portuarias: “brownfield” y “greenfield”.

Los desarrollos “**brownfield**” implican la modernización, expansión o reutilización de infraestructuras portuarias ya existentes que, generalmente, tienen asociados mercados consolidados. Este enfoque permite aprovechar instalaciones previas, una cartera de clientes existente y un negocio en marcha, reduciendo los costos de adquisición de terrenos y desarrollo del negocio.

Este es el caso de Contecon, Yilport y Agunsa (Puerto de Manta). Estos puertos pagan una contraprestación por el uso de esta infraestructura y por haber recibido un negocio en marcha.

Por otro lado, los desarrollos “**greenfield**” se realizan desde cero en terrenos no urbanizados, requiriendo la construcción de instalaciones portuarias completamente nuevas, desarrollo de cartera de clientes y montar la operación. Exigen una inversión inicial más alta y más tiempo de desarrollo.



Este es el caso DP World y los terminales portuarios habilitados. Explica el subsecretario de Puertos, Bryan Andrade:

El Puerto de Aguas Profundas de Posorja es un proyecto greenfield, 100% inversión privada, a costo cero

directamente del Estado..., es inversión privada.

Contecon recibió en 2007 una infraestructura construida, por eso paga un canon fijo, es como cuando rento una casa construida a diferencia de rentar un terreno donde voy a construir. Por eso, Posorja no tiene canon fijo porque no tiene nada que pagar al Estado, pero sí el canon variable en función del incremento de carga.

(Forbes, agosto 16)



¿Privado o público?.— El esquema de propiedad del

**2023:
Impacto en la Economía**
En millones \$

	Total Proveedores	Total Directos	Total
-Producción	145,4	404,4	549,8
-Consumo intermedio	57,2	179,6	236,8
-Valor agregado	88,3	225	313,0
-Remuneraciones	26,8	56,5	83,3
-Empleo (número de personas)	5.662	22.730	28.393

La actividad portuaria justifica la existencia de 28.393 empleos entre directos e indirectos. Considerando que cada familia tiene un promedio de 3,78 miembros, se concluye que 107.323 personas dependen de la actividad portuaria. Por cada 100 empleos generados en la actividad portuaria, se crean 25 adicionales en el resto de sectores de la economía.

FUENTE: BCE.

ELABORACION: Análisis Semanal.

puerto es determinante al momento de fijar las condiciones.

En la esfera de **puertos públicos** se encuentran: Contecon, Yilport y Agunsa. También está DP World que, al ser una Asociación Público Privada, revertirán las instalaciones al Estado al finalizar el plazo de la concesión.



El riesgo es compartido con el Estado en distintas proporciones. En el caso de los proyectos “brownfield” una mayor proporción del riesgo la asume el Estado porque es quien invirtió en la construcción de la infraestructura y está delegando a un privado un negocio que originalmente es de propiedad estatal. En el caso de los proyectos



“greenfield” una mayor proporción del riesgo es privada porque es quien debe realizar las inversiones en la construcción de infraestructura y asumir la totalidad del riesgo comercial. La distribución exacta del riesgo es única en cada caso.



En otro grupo están los puertos de **propiedad privada** llamados Terminales Portuarios Habilitados. Estos no requieren de contratos de concesión, sino de permisos de habilitación. Tampoco tienen que pagar contraprestaciones ya que su operación es 100% un riesgo privado, pero al mismo tiempo, no tienen ninguna exención tributaria. Es el equivalente a cualquier negocio privado, en donde el Estado cobra Impuesto a la Renta, ISD y aranceles. Aquí es Estado no asume ningún riesgo.

¿Qué estructura legal?.— En los puertos ecuatorianos se utilizan tres figuras legales: concesión, Asociación Público-Privada y habilitación.

La **concesión** implica que el Estado otorga a una empresa privada la responsabilidad de operar un puerto. La propiedad sigue siendo estatal y la empresa privada asume la gestión operativa, invierte en la infraestructura, y se encarga del mantenimiento durante un período determinado. Este es el caso de Contecon.



La **Asociación Pública-Privada (APP)** es un acuerdo más amplio en el que el Estado tiene un rol más pasivo que en las concesiones. Las APP suelen ser utilizadas para desarrollos que requieren grandes inversiones desde la construcción hasta la operación. Este es el caso de Puerto de Posorja DP World (único en este grupo con un proyecto greenfield), Yilport y Agunsa.

Finalmente, el contrato de **Habilitación Portuaria** es un permiso otorgado por el Estado a operadores privados para gestionar y operar terminales portuarios privados.

No es comparable.— Queda claro que la diversidad de tipos de desarrollos de infraestructura, esquemas de propiedad y estructuras legales hacen que las condiciones individuales de cada puerto no sean comparables entre sí.

Solo se puede comparar entre puertos que involucren el mismo tipo de desarrollo de infraestructura, misma propiedad y misma estructura legal. Es decir que tengan una repartición de riesgo similar (entre el Estado y el privado). E incluso aquí, la comparación no debe realizarse a nivel de condiciones individuales ya que cada puerto tiene realidades distintas.



¿Preparados para los TLC?.— El TLC con China elevará significativamente la carga transportada por puertos ecuatorianos. Se trata de un desafío, que el ministro Luque aseguró, el país está logísticamente preparado:

“Tenemos una buena densidad portuaria y, en muchos casos, opción de ampliaciones.”

(Forbes, junio 4)

Sin embargo, la **infraestructura urbana** no ha avanzado al mismo ritmo que la portuaria. Esto provoca cuellos de botella en el transporte de contenedores por tierra. El problema más grave se genera en la zona portuaria al sur de Guayaquil.

Una solución para eliminar el congestionamiento es permitir la inversión privada en la construcción de infraestructura logística terrestre, por añadidura a la necesaria inversión por parte de los gobiernos locales.



También existen desafíos en **aduanas**. En agosto, los importadores registraron demoras en el despacho de mercancías en el Depósito Temporal Inarpi, ubicado en TPG. Según el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (Senae), los retrasos han sido producidos por la falta de personal provocada por cambios en las autoridades de departamentos clave.

Los retrasos elevan los costos por demoraje destruyendo competitividad.

Perú invierte.— El megapuerto de Chancay, ubicado en Perú, fue inaugurado el 14 de noviembre de 2024. La ceremonia contó con la participación del presidente chino, Xi Jinping, y la presidenta peruana, Dina Boluarte. Este hecho

Ranking Regional de Puertos con Costa al Pacífico

En miles de TEU

Ranking	Puerto	País	Throughput 2022
1	Manzanillo	México	3.473
2	Balboa, Rodman (PSA) (Pacífico)	Panamá	3.348
3	Callao (terminales de uso público)	Perú	2.461
4	Guayaquil (todas las terminales)	Ecuador	2.166
	-Guayaquil - TPG (TPH)	Ecuador	835
	-Guayaquil - Contecon	Ecuador	765
	-Guayaquil - Bananapuerto (TPH)	Ecuador	307
	-Posorja - DP World	Ecuador	258
	-Guayaquil - Fertisa (TPH)	Ecuador	1
5	Lázaro Cárdenas	México	2.026
6	San Antonio	Chile	1.683
7	Buenaventura	Colombia	1.210
8	Valparaíso	Chile	802
9	Puerto Quetzal	Guatemala	585
10	Ensenada	México	436
11	Paita	Perú	355
12	Puerto Caldera	Costa Rica	272
13	Iquique	Chile	261
14	Acajutla	El Salvador	242
15	Talcahuano/San Vicente	Chile	230
16	Puerto Bolívar	Ecuador	186
17	Arica	Chile	154
18	Corinto	Nicaragua	147
19	Antofagasta	Chile	68
20	Puerto Chiapas	México	36
21	Mazatlán	México	33
22	Ilo	Perú	29
23	Austral	Chile	25
24	San Lorenzo	Honduras	20
25	Guaymas	México	13
26	Pisco	Perú	13
27	Pichilingue	México	7
28	Manta	Ecuador	6
29	Coquimbo	Chile	6
30	Matarani	Perú	5
31	Chacabuco	Chile	3
32	Salina Cruz	México	3

FUENTE: Cepal y elaboración propia para puertos del Ecuador.

ELABORACION: Análisis Semanal.

ocurrió en la antesala de la 31 cumbre del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (Apec). Según el Ministerio de Transporte del Perú, este puerto:

“Es clave para el comercio internacional y será un hub que redistribuirá la carga de los países de Chile, Ecuador y Colombia. Su inversión asciende, en su primera etapa, a US\$1.213 millones (no incluye IGV), y su concepción final superará los US\$3.600 millones...”

Debido a la gran dimensión del proyecto, se recibirán embarcaciones de hasta 18.000 TEU de capacidad, considerados los buques más grandes del mundo.”



El ministro de Economía y Finanzas, Alex Contreras, señaló:

“el puerto de Chancay nos abre las rutas a China para que no solamente el Perú exporte sus propios productos, sino también se transforme en el centro de exportación de Brasil, Bolivia, Ecuador, Chile y otros países.”

(El Peruano, enero 22)

El tiempo de ruta a China desde Chancay se reduciría de 10 a 12 días a través de rutas directas. Actualmente, esas rutas toman alrededor de 35 días y podrían bajar a un mínimo de 25 días. (PromPerú, septiembre 12)

Ya existen rutas directas desde Callao al Asia. El puerto de Chancay inaugurará una nueva desde Chancay a Shanghai.

¿Es atractivo para Ecuador?.— La conexión actual de Ecuador con Asia toma entre 30 a 40 días. Para utilizar Chancay como puerto

intermedio, hay dos opciones: cabotaje o traslado terrestre.

En el caso del **cabotaje**, el tiempo mínimo de traslado se elevaría en unos 3 días a 28 días y aplicaría un costo adicional y cuidado extra para evitar que la carga se contamine.



La segunda alternativa es una **ruta multimodal**.

Enviar la carga por vía terrestre desde Ecuador a Chancay. En promedio se trata de unos 1.500 km de distancia que puede tomar 3 días elevando el tiempo total de traslado a un mínimo de 28 días. Además, hay que agregar el costo adicional de entre \$2.500 y \$3.200 por contenedor. (Oportunidades Logísticas para Ecuador, elaborado por la empresa Transporte Sánchez Polo, 2024)

En ambas opciones, el ahorro en tiempo es marginal (28 días por Chancay versus 30 días directamente desde Ecuador). Adicionalmente, hay que considerar los costos de transbordos, el riesgo de contaminación de contenedores con droga y de deterioro de la carga perecible en caso de demoras en el proceso.



Por otro lado, Ecuador ya cuenta con un puerto de aguas profundas en Posorja, que permite al país actualmente manejar importante carga de transbordo y embarcaciones de hasta 18.000 TEU (los buques más grandes de la industria naviera que han arribado a Sudamérica), siendo Ecuador un competidor en manejo de este tipo de carga, la misma que apunta también a captar el puerto de Chancay.

En conclusión, el envío de carga directamente desde Ecuador seguirá siendo atractivo en la mayoría de los casos. Sin embargo, la mayor competencia regional exigirá la

continuada inversión portuaria para seguir construyendo competitividad y aumentar las conexiones hacia los principales mercados mundiales.



¿Qué debe hacer Ecuador?—

La reciente inversión portuaria ha permitido que Ecuador gane competitividad, mejore los tiempos de tránsito y eleve su relevancia logística regional.

El desafío es mantenerse competitivo y proteger su posición en el comercio internacional. A nivel portuario esto significa impulsar inversiones en infraestructura avanzada, como la ampliación de terminales, la adquisición de equipos modernos y la implementación de tecnologías de gestión portuaria de última generación.

Esto permitirá a Ecuador seguir manejando elevados volúmenes de carga y seguir recibiendo buques de gran tamaño, similares a los que Chancay recibirá. Además, los puertos ecuatorianos deberán seguir invirtiendo para ser atractivos para nuevas conexiones con las principales rutas comerciales internacionales.



Siguiendo el ejemplo de Perú, Ecuador debe fortalecer sus Zonas Francas cerca de sus puertos más importantes (como el parque logístico que tiene DP World Posorja), donde se ofrezcan incentivos fiscales, desregulación económica, y facilidades para atraer inversiones extranjeras en sectores clave como la tecnología, manufactura avanzada, y servicios logísticos.

Estas zonas francas podrían funcionar como centros de redistribución y procesamiento de mercancías atrayendo empresas que busquen un entorno favorable para hacer negocios en la región.

La diversificación de mercados y firma de más tratados de libre comercio debe continuar junto con la mejora en la logística interna.

Además, hay que explorar oportunidades de colaboración regional, como la creación de corredores logísticos conjuntos con Perú o acuerdos para compartir información y mejores prácticas en la gestión portuaria.

La apuesta de Contecon.— En un entorno naviero competitivo, ningún puerto puede quedarse atrás. Contecon ha sido la mayor afectada por los cambios de puerto decididos por las navieras, pero tiene una estrategia para competir que la anunció el 13 de agosto.



La naviera China Ocean Shipping Company (Cosco) operará desde Contecon a partir de noviembre. El objetivo es abrir una ruta alimentadora de exportación al nuevo puerto de Chancay (Perú) con rutas a Shanghái y Dalian.

La expectativa es que el tiempo de carga desde Ecuador a Shanghái se reduzca a 28 días (7 menos) y a Dalian a 32 días (10 menos).

DP World invierte en Perú y Ecuador.— En 2021, Perú recibió una inversión de \$400 m de DP World para el desarrollo del Muelle Bicentenario, con el objetivo de convertir el Puerto del Callao en la terminal más grande de la costa de América del Sur.

Carlos Merino, CEO de DP World en Perú y Ecuador, destacó que también están invirtiendo en Ecuador, en el puerto de aguas profundas de Posorja. Esto permite recibir en Ecuador a los barcos más grandes que navegan por la costa oeste del Océano Pacífico, permitiendo que las cargas ecuatorianas

lleguen directamente a sus destinos internacionales. Explica Merino:

“Las ubicaciones estratégicas de Ecuador y Perú proporcionan conexiones fiables desde la Costa Oeste de Sudamérica a los principales mercados mundiales. Esta inversión sustancial en infraestructura portuaria y equipos de última generación refuerzan la dedicación de DP World para mejorar la capacidad, la operatividad y las contribuciones económicas en esta vital región”.

(Forbes, junio 11)

En Ecuador, DP World impulsa no solo la mejora de la infraestructura del puerto de aguas profundas, sino la creación de un ecosistema logístico. Una Zona Especial de Desarrollo Económico en Posorja que funciona como un parque industrial logístico e industrial de 120 ha y almacenes para importación.



Fuerte inversión.— La modernización del sector portuario ecuatoriano ha sido acelerada en la última década y ha venido acompañada de importantes inversiones.

Según información de las autoridades portuarias de Ecuador, calculamos una inversión portuaria ya realizada por \$1.400 m desde el inicio de la concesión/APP/permiso habilitante. Esto ubica al sector portuario como el sexto sector económico con más inversión en la última década. Y las inversiones estimadas a futuro son muy importantes: \$1.926 m adicionales hasta el término de los contratos. (Recuadro pág. 4)

A nivel de puertos individuales, las mayores **inversiones ya realizadas** corresponden a DP World con \$480 m, Contecon con \$367 m, y Yilport con \$285 m. (Recuadro pág. 5)

Las mayores **inversiones proyectadas** están en DP World con \$720 m, Yilport con \$465 m, Agunsa con \$309 m, y TPG con \$140 m.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) prepara los informes para autorizar el anticipo de obras de la segunda fase de inversión de DP World. La expectativa oficial es que estas obras estén operativas en 2026.

De manera agregada, los puertos con mayor **inversión total** (realizada y futura) serán: DP World con \$1.200 m, Yilport con \$750 m, y Contecon con \$465 m.

Estas inversiones han mejorado la infraestructura y elevado la competitividad logística. Ecuador cuenta con un puerto de aguas profundas en Posorja - DP World (profundidad de 16 m). El área de infraestructura también ha aumentado significativamente. DP World posee la mayor extensión con 1.150.000 m². (Recuadro pág. 8)



4tos en la región.— Según ranking de la CAF por contenedores en 2022, los puertos de Guayaquil ocupan el 4to escaño en la costa del Pacífico de América Latina, solo por debajo de Manzanillo en México, Balboa en Panamá y muy cerca de Callao en Perú. (Recuadro pág. 10)

A pesar de que Ecuador ha logrado captar una cantidad significativa de inversión, todavía puede mejorar. Para seguir siendo competitivo y atraer más inversiones, la CAF recomienda al país seguir desarrollando políticas que favorezcan la inversión privada, mejorar la infraestructura existente y continuar con iniciativas de modernización. (CAF, Análisis de Inversiones Aeroportuarias y Portuarias, 2018)

Ranking de eficiencia portuaria.— El Container Port Performance Index 2023 (CPPI) del Banco Mundial es un

ranking que mide la eficiencia operativa de los puertos de contenedores en todo el mundo, un factor crucial para el comercio global y las cadenas de suministro. El índice compara el rendimiento de 405 puertos en 2023, basándose en el tiempo total que los buques pasan en puerto.

Según este ranking, los puertos de Ecuador se ubican: Posorja #3 a nivel de América Latina y el Caribe (#39 a nivel mundial), Puerto Bolívar #26 (#162 a nivel mundial) y Guayaquil #63 (#320 a nivel mundial). (Recuadro pág. 14)

Impacto económico positivo.— Utilizando la matriz insumo producto elaborada por el BCE, con datos de 2023, se concluye que la actividad

portuaria justifica la existencia de 28.393 empleos entre directos e indirectos. Considerando que cada familia tiene un promedio de 3,78 miembros, se concluye que 107.323 personas dependen de la actividad portuaria.

Por cada 100 empleos generados en la actividad portuaria, se crean 25 adicionales en el resto de sectores de la economía. (Recuadro pág. 7)

A nivel individual, 9.906 empleos estuvieron asociados con Contecon, 4.745 con DP World y 3.650 con Yilport.



Un vistazo al panorama naviero.— Un primer desglose de la carga marítima es en petrolera y no petrolera.

-El **petróleo y los combustibles** se manejan principalmente en tres ubicaciones, cada una dirigida por una Superintendencia:

- i) Balao, Esmeraldas, donde se encuentra la refinería de Esmeraldas, y donde desembocan los dos oleoductos que traen crudo amazónico: SOTE y OCP;
- ii) La Libertad, Santa Elena, sede de la antigua refinería de "topping", y que fuera el único puerto petrolero hasta que se encontró petróleo en el Oriente;
- iii) Monteverde, Santa Elena, terminal exclusiva para la importación de GLP.

La última vez que cubrimos la industria petrolera aguas abajo fue en AS2024 #28.

Para movilizar **carga no petrolera**, Ecuador tiene un sistema de puertos estatales, cada uno bajo una Autoridad Portuaria. Pero Ecuador ha migrado hacia las delegaciones y APPs.

Container Port Performance Index 2023

Ranking Regional	Puerto	Ranking Mundial
1	Cartagena (Colombia)	6
2	Callao	26
3	Posorja	39
4	Buenaventura	42
5	Rio de Janeiro	45
6	Lazaro Cárdenas	51
7	Salvador	62
8	Puerto Limón	79
9	Itapoa	80
10	Altamira	87
11	Pointe-A-Pitre	89
12	Coronel	91
13	Fort-de-France	104
14	Colón	107
15	Río Grande (Brasil)	108
26	Puerto Bolívar (Ecuador)	162
63	Guayaquil	320

El Container Port Performance Index 2023 (CPPI) del Banco Mundial es un ranking que mide la eficiencia operativa de los puertos de contenedores en todo el mundo.

FUENTE: Banco Mundial.
ELABORACIÓN: Análisis Semanal.



Solo la **Autoridad Portuaria de Esmeraldas** administra directamente su puerto. El gobierno tiene el objetivo de concesionar este puerto. Estima que se requieren \$247 m para reactivarlo. Aún no hay interesados. El mayor potencial de expansión de este puerto estará asociado con la exportación de las minas de Imbabura.

Además, existen puertos privados, "terminales habilitados"; todos los importantes están en Guayaquil.

A continuación, se analiza la ubicación de cada actor según la carga total movilizada en toneladas en 2023.



TPG o Fertigran es un terminal privado ubicado en Guayaquil. Encabeza con 6,9 m de tm movilizadas en 2023, lo que representa 26% del total transportado a nivel nacional. Es un terminal internacional para manejo de contenedores, carga general (pescado, congelado, banano, sacos, big bags, madera, fardos paletizados, rollos de alambre, acero) y carga al granel sólidos y líquidos.

Es de propiedad de la chilena SAAM Terminals, una empresa líder en servicios portuarios y logísticos en América Latina, con presencia en varios países de la región, incluyendo Chile, Perú, México, Colombia, y Estados Unidos, entre otros. En 2023, Hapag-Lloyd completó la adquisición del 100% del negocio de terminales y servicios logísticos relacionados de SM SAAM. (Recuadro pág. 2)



Sigue **Puerto de Guayaquil** (Contecon) con 6,2 m de tm o 23,2% del total. Es operado por la empresa Contecon, parte del grupo multinacional filipino ICTSI, que tiene operaciones en distintos puertos en todo el mundo.



Bananapuerto (Naportec) es un terminal privado en Guayaquil que movilizó 2,4 m de tm o 9,3% del total. Naportec es el operador portuario de la empresa Dole Food Company en Ecuador, operando desde 2002. Sus instalaciones están aptas para manejar todo tipo de carga pero se especializa en banano.



Andipuerto movilizó 2,4 m de tm o 9,2% del total. Es una terminal granelera estatal en Guayaquil que fue concesionada en 1999. El terminal está diseñado para manejar carga general, acero y contenedores.

Andipuerto es la mayor terminal de graneles secos, con una capacidad aproximada de 360 mil tm de almacenamiento.

El 27 de mayo, culminó el contrato de Andipuerto para el terminal Granelero y Multipropósito de Guayaquil. Dado que no se habían tomado medidas para abordar la concesión a largo plazo, el gobierno decidió extender el contrato, de manera emergente, con Andipuerto por dos años y medio adicionales. Esta extensión es transitoria, mientras se lleva a cabo un nuevo proceso de concesión.

El ministro Luque indicó que, en el mediano plazo, se busca desarrollar una licitación internacional para seleccionar un concesionario que se encargue de la operación a largo plazo. Este proceso se realizará conforme la nueva ley de Asociaciones Público-Privadas y tomaría de 12 a 36 meses.



YILPORT Puerto Bolívar, en Santa Rosa, transportó 2,3 m de tm o 8,7% del total. Yilport se encuentra a cargo de la modernización y ampliación de la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar a partir del 2016 cuando se adjudicó la concesión de sus operaciones por los

próximos 50 años. Lloyds clasifica a Yilport como la 7ma mayor operadora portuaria global.



Puerto de Posorja (DP World) transportó 2,0 de tm o 7,6% del total. La empresa DP World Posorja, perteneciente al grupo DP World de Dubái en Emiratos Árabes Unidos, se adjudicó la concesión para la construcción y operación del primer puerto de aguas profundas de Ecuador, ubicado en la ciudad de Posorja, por una duración de 50 años.



Fertisa, es un terminal privado en Guayaquil que transportó 1,9 m de tm o 7,2% del total. Movilizan carga general, de contenedores, y en general las importaciones de fertilizantes y exportaciones de banano.



Terminal Portuario de Manta (Agunsa), movilizó 999 mil tm o 3,8% del total. En diciembre de 2016, el puerto de Manta se concesionó a la chilena Agunsa, que formó TPM (Terminal Portuario de Manta), que asumió la administración en marzo de 2017.

El 16 de julio el gobierno anunció la renegociación de la delegación del Puerto de Manta a la chilena Agunsa.

Los términos fueron establecidos en un acta transaccional que fue firmada por

las partes involucradas. La adenda estaría lista a finales de 2024.

Como parte de esta renegociación, tanto Autoridad Portuaria de Manta como Terminal Portuario de Manta desistieron de los procesos legales que mantenían. TPM estima que durante los 40 años de concesión realizará una inversión de capital por \$366 m.

Tras la renegociación el Estado ecuatoriano incrementará su participación a \$644 millones, un 19% más que antes, alcanzando el 83% de los beneficios totales (y 17% para la compañía).

Para maximizar las rentas estatales y mantener el equilibrio económico del proyecto, se ajustó la tarifa de uso de canal a niveles de mercado, alineando al puerto con otros del país.



Ecuabulk es un terminal privado ubicado en Guayaquil que transportó 626 mil tm o 2,4% del total. Se especializa en la recepción, almacenamiento, y despacho de graneles sólidos, líquidos y carga general.

QC Terminales es un terminal privado que movilizó 343 mil tm o 1,3% del total. Inició operaciones en 1976.

Ningún otro puerto transportó al menos el 1% de la carga total 

Información de Contacto

Grupo Spurrier - Análisis Semanal

WhatsApp: (593) 99-2226-414

info@grupospurrier.com - www.grupospurrier.com



Análisis Semanal



@analisissemanal



Análisis Semanal

Descarga la App

