



Agosto 2019 - ISSN: 1696-8352

PROYECCIÓN DEL IMPACTO POR COSTOS DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES DESDE PUERTO DE POSORJA A GUAYAQUIL.

Castillo Rosales Álvaro Rolando

Ingeniero en Marketing; Magister en Gestión de Marketing y Servicio al Cliente, alvarocastillo_ro_23@hotmail.com

Solorzano Zambrano Jean Carlos

Ingeniero Portuario y Aduanero Mención Administración Portuaria, jeancsolorzano95@gmail.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Castillo Rosales Álvaro Rolando y Solorzano Zambrano Jean Carlos (2019): "Proyección del impacto por costos de transporte de contenedores desde puerto de Posorja a Guayaquil", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana (agosto 2019). En línea:

<https://www.eumed.net/rev/oel/2019/08/impacto-costos-transporte.html>

RESUMEN

La presente investigación tuvo como finalidad analizar y denotar el impacto en los costos de transporte de contenedores desde el Puerto de Posorja hasta Guayaquil, ya que la distancia es cuatro veces mayor a la que recorren actualmente desde cualquiera de los puertos de Guayaquil hacia el cliente, sufriendo un incremento significativo en el valor final por flete de cada contenedor movilizado, impactando directamente a los costos finales de la mercadería o materia prima importada, así también se determinó que otros rubros se verán afectados si se trae los contenedores desde el puerto de Posorja. Entre los factores con impactos de mayor afectación a los importadores, también está el que deberá necesariamente realizar una reestructuración a su logística en cuanto a horarios y procesos operativos, pues no necesariamente las cargas llegaran dentro del horario normal establecido.

Palabras Clave: Costos, Transportes, Puertos, Posorja.

Clasificación JEL: M31

SUMMARY

The purpose of this research was to analyze and denote the impact on container transport costs from the Port of Posorja to Guayaquil, since the distance is four times greater than the one that

currently travel from any of the ports of Guayaquil to the client, suffering a significant increase in the final value for freight of each container moved, directly impacting the final costs of the merchandise or imported raw material, it was also determined that other items will be affected if the containers are brought from the port of Posorja. Among the factors with the greatest impact on importers, there is also the one that will necessarily have to restructure its logistics in terms of hours and operating processes, since loads will not necessarily arrive within the established normal schedule.

Keywords: Costs, Transportation, Ports, Posorja.

JEL Classification: M31

1. INTRODUCCIÓN

La Globalización, las firmas de Tratados de Libre Comercio, la Integración Regional y el rápido avance de la contenerización, entre otros se han convertido en los impulsores principales del Comercio Exterior y del Transporte Internacional. Este antecedente ha establecido una tendencia en sus principales centros logísticos como son los puertos, los cuales fueron creados con la finalidad primordial de dar servicio a la carga, en la actualidad todo esto ha dado un cambio dado que los puertos ya no se deben al tipo de carga que manejan, ahora su competitividad se basa en darle servicio al buque y evolucionar junto a este medio de transporte.

En los puertos de Guayaquil, su limitante es el calado o profundidad de los canales de acceso, restringiendo el ingreso de naves portacontenedores de gran tamaño y capacidad, obligando a las navieras una mayor frecuencia de viajes lo cual incrementa costos que impactan en sus resultados.

¿Vale la pena ingresar la mercadería por el puerto de Posorja sabiendo que costarán más los fletes de transporte hasta el destino final en Guayaquil? Se analizará el impacto del incremento del costo del transporte de contenedores desde el puerto de Posorja a Guayaquil.

El marco teórico contiene conceptos relacionados al comercio exterior, puertos y aduanas. Bajo una metodología cuantitativa, los resultados fueron obtenidos en base a un análisis estadístico, se realizará un acercamiento con los agentes especializados de aduana, transportistas, importadores, a fin de conocer los costos actuales y poder realizar comparativas y proyecciones frente a lo que representará manejar la carga desde Posorja.

Según el Diccionario de la Real Academia Española, define a un puerto como “el lugar en la costa o en las orillas de un río que por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc.” (RAE, 2018)

El puerto es la puerta de intercambio de la mayoría de productos pertenecientes al comercio internacional. En el pasado en el Ecuador los puertos trabajan bajo un modelo de administración "Service Port" es decir los puertos fueron administrados en su totalidad por los gobiernos. A la actualidad, el modelo de administración ha evolucionado hasta implementar el modelo "Landlord" que son puertos de propiedad estatal pero operada por empresas privadas. (CEPAL, 2016)

Así mismo, "los puertos son fundamentales en la política económica de los países, ya que permiten hacer más eficiente el sistema de transporte de los mismos, fomentan el crecimiento del comercio con otros países, alivian la congestión de los principales corredores terrestres, mejoran los enlaces marítimos con las regiones insulares y periféricas de un país y refuerzan el transporte multimodal y la logística del transporte". (Díaz, 2013)

Es necesaria la construcción del Puerto de Posorja.

"Según la proyección internacional, en base a la demanda de las navieras, para el 2020 los buques a nivel mundial necesitarán que los canales de acceso a los puertos tengan una profundidad mínima de 15 metros y con una capacidad mayor a los de 4500 contenedores". (Portal Portuario, 2016)

El puerto de aguas profundas para Ecuador, se volvió una necesidad a medida que la tecnología y capacidad de carga de los buques ha ido evolucionando, pues con el incremento del tamaño, también se ha visto incrementado la profundidad de estos, el calado es la parte inferior del buque que permanece bajo el agua mientras navega, la capacidad de carga y tamaño de los buques se ha visto incrementada en un 30% en las últimas tres décadas.

Las naves se categorizan por una denominación llamada World Scale, de acuerdo con la categoría en que incurra el buque, será su nivel de tarifa a cobrar y fija también los costos de operación de este. (Pinela, 2018)

Dentro de los buques de mayor calado y capacidad de carga están los Post Panamax que son buques con una capacidad de más de 3500 TEUS (Contenedores) de capacidad de carga y que presentan ventajas económicas, pues el hecho de poder movilizar grandes volúmenes de contenedores les permite mejorar sus costos operativos, los cuales en teoría les permite ofrecer mejores tarifas y a las navieras una mejor rentabilidad.

Estas naves Post Panamax, tienen un calado de 12 metros, para lo cual debería realizarse trabajos de dragado y mantenimiento permanente en Guayaquil, lo cual lo hace poco sustentable debido a los inconvenientes geográficos.

Para poder atracar estos buques en puertos ecuatorianos, necesariamente los mismos deben tener una ruta de ingreso con una profundidad que no presente inconvenientes al tamaño y

calado del buque y los puertos en Guayaquil actualmente no permiten esa maniobra, por lo que se hace necesaria la construcción e implementación del puerto de aguas profundas en Posorja.

Lenin Moreno, presidente de la república mencionó que Ecuador es el único país de la costa oeste de Sudamérica que no tiene un puerto con aguas de al menos, 15 metros de profundidad. “Es por eso que no podemos recibir embarcaciones más grandes, como las que cruzan el Canal de Panamá el comercio mundial”. (El Telégrafo, 2017)

En su defecto el Puerto de aguas profundas no tendría ese problema por su ubicación geográfica y por encontrarse en mar abierto lo cual no afecta mayormente las sedimentaciones ni corrientes de estas en su operatividad.

El impacto del Puerto de Aguas Profundas de Posorja.

El proyecto de construcción del puerto de Posorja tras su aprobación ha tenido repercusiones tanto positivas como negativas, esta inversión será de \$1.200 millones, los cuales estarán divididos en dos primeras fases representando una inversión inicial de \$700 millones. Esta operación se concesionó durante 50 años a su operación a DP World. Se prevé que ésta terminal cuente al inicio con una extensión de 128 hectáreas (ha) y con un área de almacenamiento de contenedores alrededor de 16 ha y otra área de unas 19 ha para instalaciones adicionales. (El Universo, 2016)

Sin embargo, una de las principales preguntas que surgen tras iniciada su primera fase de construcción es ¿qué pasara con los puertos de Guayaquil ubicados en la perimetral marítima?

La preocupación nace de un conflicto generado por las prebendas que estipula el contrato de delegación, con el concesionario del puerto Libertador Simón Bolívar del sur de la ciudad, Contecon, que se siente perjudicado y que ha planteado ya renegociar su contrato para reducir lo que paga por cánones. (Lizarzaburu, 2018)

Los puertos privados como son el caso de TPG (Terminales Portuarios de Guayaquil), Naportec, entre otros, ya están pensando en estrategias las cuales permita que cuando entre en funcionamiento el nuevo puerto no merme su operatividad. Ya que se prevé que la operación de este nuevo Puerto generará una reñida competencia en referencia a las operaciones del puerto estatal Simón Bolívar (Contecon) y de los privados. (Camara Maritima del Ecuador, 2016)

Esta competencia estará marcada por las exigencias de las navieras, quienes son las que eligen en que puerto atracaran sus barcos, analizando siempre que las tarifas sean competitivas, sus tiempos de operación bajos y una eficiencia muy alta. (Mundo Maritimo, 2015)

Jorge Vera, gerente de Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), de Ecuador, en una entrevista brindada a Ecuavisa se refirió al impacto de la construcción del puerto de Posorja, descartando en la oportunidad que el nuevo terminal afecte la operación del puerto de Guayaquil admitiendo además que era necesario dar paso a un puerto de aguas profundas y que Posorja es el escenario ideal para acogerlo: “Los puertos de Guayaquil tienen una restricción importante en cuanto al calado de los buques (9,75 metros), esto hace que en el tiempo sea necesaria la construcción de un nuevo puerto de aguas profundas y Posorja es un sitio adecuado para la construcción de ese puerto”. (Mundo Marítimo, 2016)

De la misma manera, el representante de DP World en Ecuador, Otto Bottgger supo defender y justificar la inversión que la multinacional realizará sosteniendo que, “hoy día los buques, por ejemplo, que están la ruta hacia el lejano oriente, que van a Chile, Perú o Buenaventura, ya son buques de 10.000, 9.000 de containers de capacidad, esos buques físicamente no pueden ingresar a Guayaquil por las limitaciones de calado, son buques que necesitan 12, 13 o 14 metros de calado, de profundidad, cuando el canal de acceso a Guayaquil tiene máximo 9.6 metros”. (Portal Portuario, Portal Portuario, 2017)

El puerto de Posorja nace de la necesidad de una nueva alternativa con un proyecto muy importante para el país que esperamos que en tres años podrá recibir buques Post-Panamax por lo que los puertos de Guayaquil no tendrían por qué desaparecer, pero esta es una interrogante que queda abierta hasta cuando ya esté en funcionamiento el nuevo puerto. (El Telégrafo, 2016)



Figura 1. Avances fase 1 de Puerto de Aguas Profundas de Posorja
Fuente: (dpworld, 2018)

Avances de la construcción del puerto de Aguas Profundas de Posorja hasta agosto de 2018.

Impacto de los costos logísticos.

El costo logístico en las empresas importadoras es uno de los principales rubros o parámetros que impacta el precio final del bien, pues de acuerdo con cálculos realizados podría impactar hasta en un 40% del costo final o precio de venta.

En el caso de iniciar operaciones de importación a través del puerto de Posorja, el impacto para los importadores podría ascender a 8.000 millones de dólares anuales, ya que el costo de mover un contenedor desde el puerto de Posorja a Guayaquil o zonas aledañas, se ve seriamente incrementado en relación a cuando este viene a uno de los puertos locales y se lo traslada dentro del perímetro urbano o su periferia. (Fung-sang & Tobar, 2012)

Según un estudio realizado por la Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador, señala que habría un impacto al 68% de los importadores si empiezan a traer su mercadería desde el puerto de Posorja como punto de llegada, y los costos pueden verse incrementados hasta en un 20% del costo actual. (Asociación de Terminales Portuarios Privados, 2015)

Según estudios, se determina que los importadores podrían pasar a cancelar de \$190 dólares por contenedor a \$250 dólares por contenedor, sin contar con los otros recargos adicionales como movilización de personal fuera de la ciudad entre otros. (Asociación de Terminales Portuarios Privados, 2015)

2. METODOLOGÍA

La investigación necesita tener definido un marco metodológico, que permita establecer mediante que herramientas o técnicas de investigación se desarrollara el trabajo, procurando que siga un esquema definido con la finalidad de cumplir los objetivos. (Rodríguez, 2012)

El tipo de investigación realizada es cuantitativa exploratoria, pues se investigó sobre el puerto de aguas profundas de Posorja que aún no está construido y que será uno de los mejores de Latinoamérica, por lo tanto, al no haber información forense sobre el tema se procedió a recurrir a los expertos en el tema quienes facilitador datos, cifras y cálculos de los impactos en el transporte. Esto debido a que la investigación se centra en analizar los impactos en el costo de transporte al realizar los movimientos de mercaderías desde Posorja a Guayaquil.

Comparativo de valores actuales vs proyectados.

Se empleará una metodología cuantitativa que permitirá establecer los costos actuales y poder realizar comparativas y proyecciones frente a lo que representará manejar la carga desde Posorja vs, lo que actualmente cuesta manejarla desde Guayaquil.

Entrevistas a los agentes de aduana.

Se realizó un acercamiento con los agentes especializados de aduana, transportistas e importadores, a fin de conocer cuál es su apreciación sobre las implicaciones que tendría el manejo de la carga desde el Puerto de Posorja hasta Guayaquil.

Según la página de Aduana del Ecuador existen 200 agentes afianzados de aduana y auxiliares en Guayaquil, (www.aduana.gob.ec, 2017) por lo que la muestra estadística a tomar considerando un margen de confianza del 95% y un margen de error del 5% sería 132 agentes, pero debido a su trabajo en campo casi el 100% del tiempo, se tomó una muestra intencional de 10 personas, que son a las que se pudo acceder.



Figura 2. Cálculo de la muestra
Fuente: (surveymonkey, 2018)
Elaborado por: Investigadores.

Ilustración gráfica del cálculo de la muestra y de la toma de muestra intencional.

RESULTADOS

Si bien es cierto, suena interesante el contar con un puerto moderno de aguas profundas, que permita el ingreso de buques de gran calado, y a su vez que permita a su vez traer gran volumen de contenedores abaratando los costos del flete marítimo, pero el costo que representa al importador local, especialmente al de bajo volumen, le afectará necesariamente en sus costos finales.

Comparativo de valores actuales vs proyectados.

Es de suma importancia conocer el impacto económico que representa para un importador el tener que recibir sus contenedores de importación desde un puerto que no sea el de Guayaquil, para efectos de esto se realizó una valoración basada en la cantidad de contenedores que importa BassComp S.A., quienes importan tecnología y también audio y video, lo cual permitió conocer las siguientes cifras.

Es de suma importancia conocer el impacto en los importadores al traer la mercadería desde el puerto de aguas profundas de Posorja.

Tabla 1: Comparativo de costo de transporte Posorja Vs. Guayaquil

ORIGEN	UNIDADES IMPORTADAS MES	COSTO		KILOMETROS RECORRIDOS PUERTO A BODEGA	TIEMPO DE ENTREGA	GASTO EN TRANSPORTE
		TRANSPORTE PUERTO A BODEGA CLIENTE				
PUERTO GUAYAQUIL	40	\$	300.00	40	2 HORAS	\$ 12,000.00
PUERTO POSORJA	40	\$	930.00	140	8 HORAS	\$ 37,200.00

Fuente: (Pinela, 2018)

Elaborado por: Investigadores.

Comparativo de valores calculados entre lo que cuesta el transporte actualmente y el estimado que cobrarán por contenedor movilizar de Posorja a Guayaquil.

Como se puede apreciar en la tabla adjunta, el incremento en el costo del transporte es muy significativo, pues existe un incremento del 210% del costo del flete, el mismo que a decir de los ejecutivos de BassComp S.A. afectará al precio final de los productos, pues ellos trasladan el costo del flete al valor final del producto.

Adicional indican que se tendría que establecer turnos adicionales en la bodega para la recepción de la mercadería, pues si el vehículo viene fuera de horario y no lo reciben, el transportista les cobra un recargo adicional que denominan standby lo cual representa el 50% del flete y esto los pondría en dificultades al encarecer el precio final de sus productos lo cual les restaría competitividad en el mercado.

Al tener que establecer turnos adicionales también se les presenta gastos como sobretiempo, expreso, gasto adicional de luz, entre otros.

Tabla 2: Calculo del impacto estimado en el costo del producto

ORIGEN	UNIDADES IMPORTADAS POR CONTENEDOR	COSTO UNIDADES IMPORTADAS	COSTO TRANSPORTE		GASTOS OPERATIVOS	TOTAL GASTO POR CONTENEDOR	Costo Unitario	Margen Rentabilidad	PVP
			PUERTO A BODEGA	CLIENTE					
PUERTO GUAYAQUIL	400	\$ 12,850.00	\$ 300.00	\$ 175.00	\$ 13,325.00	\$ 33.31	35%	\$ 44.97	
PUERTO POSORJA	400	\$ 12,850.00	\$ 930.00	\$ 1,250.00	\$ 15,030.00	\$ 37.58	35%	\$ 50.73	

Fuente: (Pinela, 2018)

Elaborado por: Investigadores.

Se puede apreciar que el impacto calculado en el costo del producto está en un nivel del 13% lo cual afecta su competitividad.



Figura 3. Comparativo flujograma operativo

Fuente: (dpworld, 2018)

Elaborado por: Investigadores.

Ilustración grafica que compara los procesos operativos de recepción y despacho de contenedores en los puertos de Guayaquil.

De igual manera es necesario conocer cuál es el flujograma de trabajo que se empleará en el puerto de Posorja.



Figura 4 Comparativo flujograma operativo

Fuente: (dpworld, 2018)

Elaborado por: Investigadores.

Ilustración grafica que compara los procesos operativos de recepción y despacho de contenedores en el puerto de aguas profundas de Posorja.

Es importante recalcar la capacidad instalada en la primera fase del puerto de aguas profundas de Posorja, que es de 750.000 TEUS, tendrá una carretera exclusiva de 20 kilómetros lo cual garantizará el ingreso y salida de contenedores sin inconvenientes, junto a este habrá una disponibilidad de 100 hectáreas como zona logística para almacenaje y procesos logísticos, obviamente lo que más resalta es la profundidad de los accesos en el mar que tienen 16.5 metros.



Figura 5 Infografía del puerto de aguas profundas de Posorja.

Fuente: (dpworld, 2018)

Elaborado por: Investigadores.

Ilustración grafica de las características que tendrá el puerto de aguas profundas de Posorja.

Entrevistas a los agentes de aduana.

Se pudo acceder a la Ing. María Pinela de Valero MBA (Pinela, 2018), quien fue ejecutiva de la firma Valero&Valero una de las firmas de agentes afianzados de aduana más importantes del país, y quien posee una experiencia en el área de comercio exterior de más de 30 años, al consultarle sobre el impacto en los costos del transporte de contenedores desde Posorja a Guayaquil manifiesta lo siguiente:

El puerto de aguas profundas de Posorja como se lo visualiza en las compañías dedicadas al comercio exterior, está más bien enfocada a ser un puerto de movimiento de grandes volúmenes, y a ser un centro de consolidación y desconsolidación de cargas o contenedores de buques de gran calado que traerán volúmenes grandes de contenedores, lo descargarán en el Puerto de Posorja y de ahí saldrán hacia el puerto de Guayaquil, o a puertos de países vecinos como el del Callao en Perú, que al momento está ya en máxima capacidad o el de Buenaventura en Colombia o el de San Antonio en Chile.

Por lo tanto, el enfoque que tiene este puerto no es el de reemplazar los puertos de Guayaquil, Manta o Esmeraldas, sino más bien ser un punto de abastecimiento logístico tanto para Ecuador como para sus países vecinos.

Indica también que necesariamente obligará a mejorar el servicio de los puertos locales, ya que el tiempo de respuesta y la calidad de servicio juegan un rol muy importante para el importador y si no quieren perder volumen de carga necesariamente deberán mejorar el servicio que hoy brindan.

3. CONCLUSIONES

- Se pudo analizar el impacto del incremento de los costos de transporte de contenedores desde el puerto de Posorja a Guayaquil, estableciendo que el impacto es fuerte que de acuerdo con cálculos de los expertos sufrirán un incremento de hasta dos veces más de lo que hoy pagan, lo cual afectaría a los costos finales de los productos ofrecidos por los importadores en un 13%, ya que afectaría tanto a los que traen productos finales como también a los que importan materia prima.
- Se realizó un comparativo de costos de transporte en ambas operaciones y los incrementos en el mismo al manejar la operación desde Posorja afecta con un incremento de alrededor del 210%. En Ecuador las empresas utilizan el sistema de costo promedio, por lo tanto, recargan al costo de importación todos los gastos inherentes a la misma, lo que al final afecta al costo final del producto.
- Se estableció también los posibles impactos en la operación de los importadores, determinando que afectara a los gastos en servicios de luz, sobretiempo del personal,

alimentación, expresos o movilización, siendo los cálculos estimados del incremento en un 714%, también recargos por standby cuando no reciban el contenedor el mismo día.

4. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bibliografía

Pinela, M. (Septiembre de 2018). Sector Naviero y la Concesión del Puerto de Aguas Profundas: Posorja. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Universidad de Guayaquil.

El Universo. (16 de Febrero de 2016). Se oficializa la inversión de 1200 millones para el Puerto de Posorja. El Universo.

RAE. (2018). RAE. Obtenido de <http://www.rae.es/>

Lizarzaburu, G. (18 de Junio de 2018). Expreso. Puerto de Posorja: tan pomposo y tan criticado.

El Telégrafo. (31 de Agosto de 2017). El Telégrafo. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/puerto-de-aguas-profundas-de-posorja-colocara-al-pais-a-la-altura-del-desarrollo-que-el-mundo-exige>

Cámara Marítima del Ecuador. (2016). Puerto de Posorja. CAMAE.

Mundo Marítimo. (19 de Julio de 2016). Mundo Marítimo. Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/las-consecuencias-en-el-puerto-de-guayaquil-tras-la-concesion-de-posorja-a-dp-world>

Portal Portuario. (2 de Enero de 2017). Portal Portuario. Obtenido de <https://portalportuario.cl/dp-world-defiende-inversion-puerto-ecuatoriano-posorja/>

CEPAL. (Julio de 2016). SELA. Obtenido de <http://www.sela.org/media/2303863/8-modelos-de-gestion-portuaria-y-gobernanza.pdf>

Fung-sang, M., & Tobar, H. (14 de Agosto de 2012). Espol. Factibilidad y Urgente Necesidad del Puerto de Aguas Profundas para Guayaquil. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Revista Tecnológica ESPOL.

Asociación de Terminales Portuarios Privados. (2015). Impacto de los costos logísticos. ATPP.

Rodríguez, M. (2012). Metodologías de la Investigación. Obtenido de <https://metodologiasdelainvestigacion.wordpress.com/2012/03/07/introduccion-general-a-la-metodologia-de-la-investigacion/>

Mundo Marítimo. (25 de Septiembre de 2015). Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/se-activa-la-competencia-por-la-carga-en-los-puertos-de-panama-y-la-region>

Díaz, A. (2013). Los Puertos en México y la Política Económica Portuaria Internacional. <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2008/adb.zip>.

El Telégrafo. (06 de Junio de 2016). El Telégrafo. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/gobierno-firma-contrato-que-viabiliza-construccion-de-nuevo-puerto-en-posorja>

www.aduana.gob.ec. (2017). Obtenido de <http://www.aduana.gob.ec/>

surveymonkey. (2018). es.surveymonkey.com. Obtenido de <https://es.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/>

Pinela, María. (2018). Implicaciones en el transporte operando desde Posorja. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

dpworld. (2018). www.dpworldposorja.com.ec. Obtenido de <https://www.dpworldposorja.com.ec/terminal/>

Portal Portuario. (15 de Agosto de 2016). Portal Portuario. Obtenido de <https://portalportuario.cl/ecuador-canal-de-posorja-reducira-en-ocho-horas-tiempo-de-navegacion/>