



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES**

**CARRERA DE INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGÜE**

TEMA:

**ANALISIS DE LA BALANZA COMERCIAL POR EL USO DE LA
NUEVA RUTA MULTIMODAL MANTA-MANAOS, EN LAS
EXPORTACIONES DE ECUADOR A BRASIL**

AUTORAS:

Miranda Cusme, Evelyn Carolina
Ramírez Atiencia, Rosa Elizabeth

**Trabajo de Titulación previo a la Obtención del Título de:
INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES
BILINGÜE**

TUTOR:

Ing. Galarza Hernández, Max Alberto, Mgs.

**Guayaquil, Ecuador
2015**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES**

**CARRERA DE INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGÜE**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Evelyn Carolina Miranda Cusme y Rosa Elizabeth Ramírez Atiencia, como requerimiento parcial para la obtención del Título de Ingeniería en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe.

TUTOR (A)

OPONENTE

Ing. Max Alberto Galarza Hernández, Mgs.

Ing. Jaime Santillán

**DECANO(A)/
DIRECTOR(A) DE CARRERA**

**COORDINADOR(A) DE ÁREA
/DOCENTE DE LA CARRERA**

Ing. Teresa Susana Knezevich Pilay, Mgs

Ing. Qca. María Josefina Alcívar Avilés

Guayaquil, mes de Septiembre del año 2015.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGÜE**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotras, **Evelyn Carolina Miranda Cusme** y **Rosa Elizabeth Ramírez Atiencia**

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación **Análisis de la balanza comercial por el uso de la nueva ruta multimodal Manta-Manaos, en las exportaciones de Ecuador a Brasil** previo a la obtención del Título de **Ingeniera en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe**, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, mes de Septiembre del año 2015.

LAS AUTORAS

Evelyn Carolina Miranda Cusme

Rosa Elizabeth Ramírez Atiencia



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGÜE**

AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Evelyn Carolina Miranda Cusme** y **Rosa Elizabeth Ramírez Atiencia**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Análisis de la balanza comercial por el uso de la nueva ruta multimodal Manta-Manaos, en las exportaciones de Ecuador a Brasil**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, mes de Septiembre del año 2015.

LAS AUTORAS

Evelyn Carolina Miranda Cusme

Rosa Elizabeth Ramírez Atiencia

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a Dios por habernos guiado en este arduo camino, a nuestros padres; que supieron educarnos y fomentarnos valores que nos permitieron estar ahora en esta última etapa de la universidad, aquellos que con su sacrificio y esfuerzo nos brindaron la oportunidad de estudiar y ser profesionales, aquellos que nunca desmallaron para darnos lo mejor y que gracias a ellos somos las mujeres de hoy en día. Agradecemos a todos nuestros familiares por el apoyo.

Agradecemos también a nuestros profesores que supieron transmitir los conocimientos, en especial a nuestro tutor, que nos ayudó con este, nuestro último trabajo de investigación, que al igual que nosotras, le puso la atención y dedicación debida.

Agradecemos a nuestros compañeros y amigos que nos acompañaron en el camino, con los que compartimos las aulas, viajes y comidas; los que hacían nuestros días más alegres con sus bromas y amistad.

Por último, agradecemos a todas las personas que colaboraron al desarrollo de esta investigación como los entrevistados por concedernos parte de su tiempo, a nuestros jefes por darnos el apoyo siendo flexibles en horarios y demás.

DEDICATORIA

Este trabajo de investigación es dedicado a mis padres, Manuel y Ceira, mis ángeles de vida, mis consejeros diarios, mis guardianes de desveladas, mis enfermeros de días difíciles, mi corazón entero; quienes han sido mis pilares fundamentales, quienes me brindan su apoyo incondicional, quienes trabajan arduamente para darme todo; porque gracias a sus acciones, ellos han sabido educarme y enseñarme a luchar por lo que quiero; gracias a su amor entregado, me han dado los valores necesarios para ser como soy y para culminar con éxito mi carrera universitaria, quienes me han motivado para salir adelante y superar los obstáculos del camino, quienes han estado conmigo en mis logros y lágrimas, por inculcarme la responsabilidad y perseverancia, lo cual me ayudará en mi vida personal y profesional. A mi hermana y sobrinas, parte importante de mi vida.

Evelyn Carolina Miranda Cusme

Dedico este trabajo a mis Padres los cuales han estado siempre a mi lado, apoyándome a cumplir mis sueños, a darme la fuerza y la motivación necesaria para seguir en mis estudios y vida profesional, ellos han dedicado la mayor parte de sus energías para que yo pueda completar mi tan anhelada carrera, y han sido el gran soporte y guía que Dios ha puesto en mi camino. Les dedico este trabajo que no podrá compensar jamás la dedicación, la entrega y el amor que ellos tienen conmigo. A mi madre por el amor, cariño, dedicación, que me da todos los días de mi vida siendo ella mi ejemplo a seguir, por su valentía, inteligencia, pero sobre todo por el gran amor a Dios que ella profesa. A mi padre por su perseverancia, esfuerzo y comprensión, que da un aliciente a mi vida, y a toda mi familia que siempre ha mostrado su apoyo y amor.

Rosa Elizabeth Ramírez Atiencia

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

Ing. Max Alberto Galarza Hernández, Mgs.
PROFESOR GUÍA Ó TUTOR

Ing. Teresa Susana Knezevich Pilay, Mgs
DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

Ing. Qca. María Josefina Alcívar Avilés, Mgs.
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

Ing. Jaime Santillán
OPONENTE



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGÜE**

CALIFICACIÓN

Ing. Max Alberto Galarza Hernández, Mgs.
PROFESOR GUÍA Ó TUTOR

Ing. Teresa Susana Knezevich Pilay, Mgs.
DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

Ing. Qca. María Josefina Alcívar Avilés, Mgs.
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

Ing. Jaime Santillán
OPONENTE

ÍNDICE GENERAL

<i>AGRADECIMIENTO</i>	<i>i</i>
<i>DEDICATORIA</i>	<i>ii</i>
<i>TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN</i>	<i>iii</i>
<i>CALIFICACIÓN</i>	<i>iv</i>
<i>ÍNDICE DE TABLAS</i>	<i>viii</i>
<i>ÍNDICE DE GRÁFICOS</i>	<i>ix</i>
<i>ABSTRACT</i>	<i>xi</i>
<i>Introducción</i>	<i>1</i>
<i>Capítulo 1. Generalidades de la investigación</i>	<i>2</i>
1.1 Antecedentes.....	2
1.2 Problema de investigación.....	5
1.3 Justificación	7
1.4 Contexto	8
1.5 Objetivos.....	8
1.5.1 Objetivo General	8
1.5.2 Objetivo específicos	8
1.6 Palabras claves	9
<i>Capítulo 2. Base Conceptual</i>	<i>10</i>
2.1 Fundamentos teóricos	10
2.2 Base conceptual	11
2.3 Base legal.....	19
2.4 Metodología.....	21
2.4.1 Enfoque	21
2.4.2 Fuentes	22
2.4.2.1 Fuentes Primarias	22
2.4.2.2 Fuentes Secundarias	22
2.4.3 Variables de investigación.....	22

2.4.4 Verbo utilizado en el planteamiento del problema de investigación ..	23
2.4.5 Hipótesis de la Investigación	23
<i>Capítulo 3. Análisis de la Balanza Comercial Ecuador-Brasil periodo 2007-2014</i>	
.....	24
3.1 Análisis de la balanza comercial del Ecuador periodo 2007-2014.....	24
3.1.1 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2007.....	24
3.1.2 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2008.....	26
3.1.3 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2009.....	29
3.1.4 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2010.....	30
3.1.5 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2011.....	33
3.1.6 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2012.....	36
3.1.7 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2013.....	37
3.1.8 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2014.....	38
3.2 Análisis de la balanza comercial de Brasil periodo 2007-2014.....	40
3.2.1 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2007.....	40
3.2.2 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2008.....	43
3.2.3 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2009.....	45
3.2.4 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2010.....	46
3.2.5 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2011.....	49
3.2.6 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2012.....	51
3.2.7 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2013.....	51
3.2.8 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2014.....	53
3.3 Análisis de la balanza comercial Ecuador – Brasil.....	56
<i>Capítulo 4. Análisis de los factores logísticos, económicos y ambientales de la</i>	
<i>ruta Manta-Manaos.....</i>	<i>68</i>
4.1 Información general de la ruta Manta-Manaos	68
4.2 Problemática.....	71
4.2.1 Factores logísticos.....	71

4.2.1.1 Adecuación del Puerto Multipropósito Manta, y de las vías terrestres y fluviales.	71
4.2.1.2 Posible Competencia de otras rutas interoceánicas	73
4.2.1.3 Navieras	80
4.2.1.4 Navegabilidad del Río Napo.....	81
4.2.2. Factores económicos	83
4.2.2.1. Inversión y Costos operativos privados.....	83
4.2.2.2 Inversión y costos publicos	84
4.2.2.3. Falta de apoyo gubernamental.....	85
4.2.2.4. Relaciones bilaterales Brasil – Ecuador	86
4.2.3 Factores ambientales	88
<i>Capítulo 5. Oportunidades comerciales de los productos ecuatorianos en el mercado brasilero y su impacto en la balanza comercial del Ecuador.....</i>	<i>90</i>
5.1 Definición del mercado	91
5.2 Sectores a impulsar a largo plazo.....	93
5.2.1 Sector bananero	93
5.2.2 Sector camaronero	98
5.2.3 Sector Atunero	104
5.3 Intercambio de mercancías hechas por el Grupo Comercio Amazónico	106
5.4 Factores que influyen en el intercambio comercial con Brasil por la ruta Manta-Manaos.....	108
5.5 Análisis financiero de la Balanza Comercial	112
<i>Conclusiones</i>	<i>117</i>
<i>Recomendaciones</i>	<i>119</i>
<i>Bibliografía.....</i>	<i>120</i>
<i>Glosario</i>	<i>127</i>
<i>Anexos.....</i>	<i>128</i>

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Exportaciones Brasil 2006-2007	42
Tabla 2. Exportación de Brasil por factor agregado 2009-2010.....	47
Tabla 3. Valores exportados e importados por año	57
Tabla 4. Crecimiento de exportaciones e importaciones por año	57
Tabla 5 Ventajas y desventajas de corredores logísticos sudamericanos	77
Tabla 6. Datos generales de Brasil	92
Tabla 7. Total de exportaciones de camarón	98
Tabla 8 Participación de Balanza Comercial no petrolera (variación en %)....	100
Tabla 9. Datos generales de operaciones de Amazon Service S.A.....	106
Tabla 10. Variaciones de Balanza Comercial	113
Tabla 11. Exportaciones por vía fluvial Río Napo.....	115
Tabla 12. Exportaciones por vía fluvial Río Napo y su impacto en las exportaciones del Ecuador.	116

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Balanza comercial del Ecuador 1990-2008	2
Gráfico 2. Exportaciones no petroleras	26
Gráfico 3 Exportaciones no tradicionales	26
Gráfico 4. Exportaciones no petroleras	27
Gráfico 5. Balanzas comerciales totales de Ecuador	30
Gráfico 6. Importaciones Ecuador por uso (% participación)	32
Gráfico 7. Importaciones de Ecuador por uso o destino económico (valor FOB)	32
Gráfico 8. Camarón.....	33
Gráfico 9. Cacao Elaborado.....	34
Gráfico 10. Café.....	34
Gráfico 11. Atún	35
Gráfico 12. Importaciones por uso	37
Gráfico 13. Importaciones de Brasil por categoría de uso 2007-2009	44
Gráfico 14. Importaciones totales Brasil desde el 2007 al 2014	55
Gráfico 15. Exportaciones totales Brasil desde el 2007 al 2014	55
Gráfico 16. Balanza Comercial Ecuador-Brasil 2007-2014.....	56
Gráfico 17. Importaciones desde Brasil de terminales portátiles de telefonía..	59
Gráfico 18. Importaciones desde Brasil de equipo de transporte aéreo	59
Gráfico 19. Importaciones desde Brasil de hierro y sus derivados	60
Gráfico 20 Importaciones desde Brasil Prolipropileno y sus derivado	61
Gráfico 21 Importaciones desde Brasil desde automóviles	62
Gráfico 22. Exportaciones para Brasil de atún y otras preparaciones	63
Gráfico 23. Exportaciones para Brasil de bombones, caramelos y confetis	63
Gráfico 24 Exportaciones para Brasil de medicamentos	64
Gráfico 25. Exportaciones para Brasil de chapas de propileno	65
Gráfico 26. Exportaciones para Brasil de madera.....	65

Gráfico 27 Exportaciones para Brasil de algodón	66
Gráfico 28 Exportaciones para Brasil de palma africana	67
Gráfico 29 Destinos de las exportaciones de banano	97
Gráfico 30 Exportaciones de camarón	99
Gráfico 31. Participación en la Balanza Comercial no petrolera. (Variación en %)	100
Gráfico 32 Destinos de las exportaciones del atún	105

ABSTRACT

This research was conducted with the aim of discovering if the commercial balance of Ecuador is positively impacted by the use of the inter-oceanic corridor Manta-Manaus. Through the investigation was used a mix of methodology, qualitative and quantitative to explain the performance of the balance and interpret data. Interviews were the primary resource used in order to be updated in the theme, because there is not enough information in the web.

In this investigation, there are three important facts studied, the first is the performance and variations of the Ecuadorian-Brazilian commercial balance, identifying the top products both countries are commercializing. Secondly, the technical, economic and environmental factors of the multimodal corridor, like the other maritime routes, costs and navigability of the river. Third, the study of the opportunities for Ecuadorian products, analyzing the principal and powerful sectors of Ecuador like tuna, shrimp and banana; indeed analyzing the impact of the operations through the Napo River impact the commercial balance.

In fact, what this investigation is looking for, it is if the Manta-Manaus project through the Amazon trade will improve the commercial balance of Ecuador, especially in the exports to Brazil, analyzing the all factors involved.

Key words: Manta-Manaus project, multimodal corridor, commercial balance, inter-oceanic corridor, international commerce, maritime routes, Napo River, Amazon Trade, exports

Introducción

El presente trabajo de investigación denominado: “Análisis de la balanza comercial por el uso de la nueva ruta multimodal Manta-Manaos, en las exportaciones de Ecuador a Brasil”, dará a conocer información actualizada acerca del eje multimodal Manta-Manaos y se analizará el impacto a la balanza comercial del Ecuador en función de sus operaciones. El trabajo está dividido en 5 capítulos en donde se desarrolla la problemática de la investigación.

En el capítulo 1 y 2, se detallan los antecedentes, objetivos, metodología a utilizar y se presenta la hipótesis. En el capítulo 3, se expone el primer objetivo específico el cual es el de analizar la balanza comercial Ecuador-Brasil en el periodo 2007-2014, para lo cual se observarán las cifras de las balanzas comerciales de ambos países por separado y conjuntamente, con el fin de ver las variaciones y las relaciones comerciales que puedan explicar el comportamiento del comercio entre ambos.

En el capítulo 4, se expone el segundo objetivo específico el cual es el de analizar los factores logísticos, económicos y ambientales de la ruta Manta-Manaos, se analizarán los diferentes factores que afecten al eje multimodal, explicando diferentes aspectos como su estructura e inversión.

En el capítulo 5, se expone el tercer objetivo específico el cual es el de analizar y demostrar las oportunidades de los productos ecuatorianos que se pueda dar por el uso de la ruta y su incidencia en las exportaciones del Ecuador.

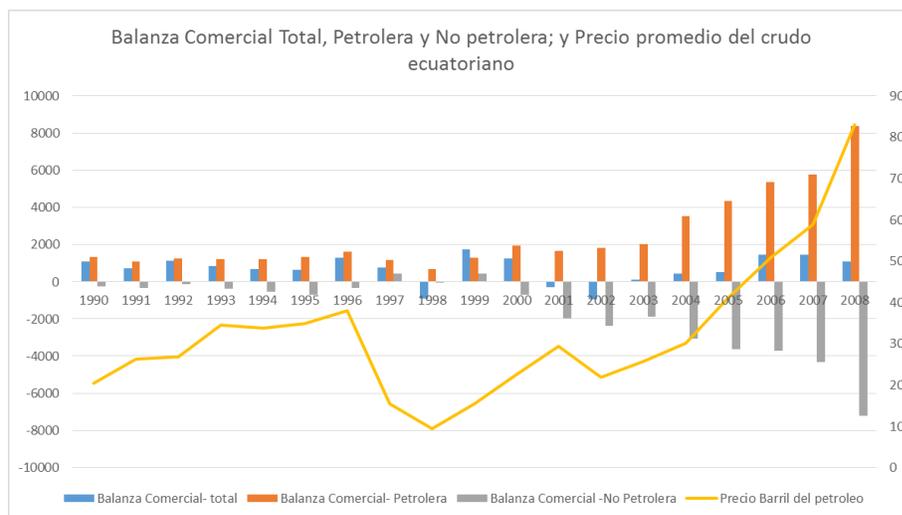
Finalmente, se expondrán las conclusiones finales alrededor de la hipótesis y las recomendaciones.

Capítulo 1. Generalidades de la investigación

1.1 Antecedentes

La balanza comercial del Ecuador ha tenido a lo largo de su historia, superávits y déficits; observando el Gráfico no. 1, se puede observar que los déficits han sido más recurrentes en la balanza comercial no petrolera; por esta razón los mandatarios del país han tomado medidas para mejorar este desequilibrio. Medidas como los conocidos “Paquetazos”, el impulso turístico del país, las sobretasas a las importaciones, y el cambio de matriz productiva.

Gráfico 1. Balanza comercial del Ecuador 1990-2008



Fuente: Alli kawsay

Elaborado por: las autoras

La crisis financiera del año 1998 y la dolarización de 1999-2000, marcó un hito en la economía del país, se devaluó nuestra moneda, se pierde la moneda nacional y se adopta el dólar estadounidense como moneda única de valor comercial (Banco Central del Ecuador, 2010), creando un impacto a las

exportaciones petroleras, registrando ese año un alza del precio del petróleo y a su vez un superávit en la balanza comercial. Como se demuestra (ver gráfico 1), el precio del petróleo fue aumentando año tras año creando un constante superávit hasta el 2009. En el 2009, el precio del petróleo sufre una baja que afecta en forma negativa a la balanza demostrando de esa forma que el Ecuador tiene una dependencia de las exportaciones del petróleo y que productos no petroleros no forman una parte significativa de esta.

El proyecto del cambio de la matriz productiva impulsado por el actual gobierno del Ecuador, precedido por el Econ. Rafael Correa, (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2012) busca compensar el desequilibrio convirtiendo los recursos naturales del país en productos semifinales y finales que puedan satisfacer la demanda interna y también poder exportarlos. Esto lo hace mediante el incentivo y apoyo económico a varias industrias. No solo se trata de producir o fabricar estos productos, sino la importancia de una cadena logística que ayude a llegar a los mercados internacionales.

Los tratados y relaciones comerciales de país a país hacen aún más fácil este intercambio. Exponiendo del comercio amazónico, en el año 1978, Ecuador firma de un Tratado de Cooperación amazónico que incluye a Brasil como país miembro (Organización del Tratado de Cooperación Amazónica, 2015). Brasil como una gran potencia mundial tiene grandes industrias como la del acero, sin embargo, Ecuador se destaca con la calidad de sus recursos como es el atún, camarón, banano, cacao y flores. Con este tratado se busca potencializar las zonas amazónicas de los países de Suramérica creando corredores o rutas entre los océanos Pacífico y Atlántico fortaleciendo el comercio entre los países miembros y el desarrollo de las poblaciones amazónicas.

Es así como las rutas usadas cobran mucha importancia, pero estas incurren en muchos costos y tiempo que debilitan la competencia de nuestros productos en los mercados. En el período de Econ. Rafael Correa se impulsó el proyecto del eje multimodal Manta-Manaos (El ciudadano, 2011) en el cual se busca incrementar el comercio con países vecinos como Perú, Colombia y Brasil, en el 2008 el presidente, en una rueda de prensa se dio a conocer el motivo de la reunión con tres presidentes de la región; Brasil, Colombia y Venezuela, donde se inició el diálogo para el nuevo proyecto que unirá el Océano Pacífico y Atlántico y fomentara el comercio; en la sabatina N° 58 el presidente reveló la intención de crear una hidrovía que unirá Ecuador con la ciudad de Manaos Brasil, donde también se dio a conocer que se harán más rutas multimodales para mejorar el tránsito de la mercadería. El 15 de julio del 2011 el presidente inauguró la hidrovía Napo, bautizada con el nombre Causai Ñanbi (Ruta Viva) en compañía de la Ministra de Transporte y Obras Públicas, María de Ángeles Duarte, y la Ministra Coordinadora de la Producción Nathaly Cely en el cual se envió por primera vez varios productos ecuatorianos (Ministerio Coordinador de la Producción, 2011) como acero, atún, aceite, en una barcaza hacia el puerto Leticia donde es el punto geográfico que se unen los tres países, Perú, Brasil, Colombia, así terminó la fase uno del proyecto donde se espera que en los próximos años se complete la fase dos para así estar cerca del objetivo de este proyecto que es el país brasilero, y conforme con el desarrollo de la zona se espera alcanzar países en Asia y Europa.

1.2 Problema de investigación

El proyecto de la nueva ruta multimodal Manta-Manaos, es creada con el fin de mejorar e impulsar el comercio internacional del Ecuador, ya que se encuentra en una zona estratégica donde se puede conectar con facilidad varios países cercanos de Latinoamérica, en primera instancia con Brasil, Perú, y Colombia, y a largo plazo llegando a Europa y Asia, con esto se permitirá la reducción de costos, tiempo y trabajo en la logística del transporte de carga.

Con la nueva ruta se espera incrementar las exportaciones y afianzar las relaciones con los demás países, llegando a introducir productos de preferencia ecuatorianos en nuevos mercados, donde se pueda satisfacer la demanda y de esa forma crear un impacto positivo en la balanza comercial.

Esta obra ha recibido una especial atención por el actual gobierno del Eco. Rafael Correa, ya que han visto que la obra es factible y viable, y puede llegar a representar grandes beneficios al país, los estudios por parte del gobierno se han realizado, además se prevé realizar una gran inversión ya que es una obra de lograr concretarse en su totalidad puede tener un alcance positivo para esta y varias generaciones, y aportaría con un nuevo ingreso a la economía ecuatoriana; la problemática más importante de este proyecto es precisamente el apoyo que el actual y los gobiernos venideros le darían a esta obra, ya que hace más de un año la obra parece haber perdido el valor y la consideración que se le daba al principio, paso de ser una de las obras más apreciadas de este gobierno para aparentemente quedarse en el olvido, pues con las declaraciones del presidente, de realizar el proyecto del puerto de aguas profundas de Data-Posorja, el proyecto Manta-Manaos parece más lejano de la realidad.

Hay que dejar en claro que el país está pasando en la actualidad por una crisis económica, ya que nuestro principal producto de exportación que es el petróleo ha tenido una fuerte caída en su precio (Ministerio Coordinador de Política Económica, 2015), además la moneda que fue adoptada por el país hace más de quince años, el dólar estadounidense, no es posible devaluarla lo que hace que los precios de los productos ecuatorianos sean más caros en el mercado y países vecinos tengan más ventaja y por ende tengan más porción del mercado y por consiguiente el gobierno no recibe ingresos lo que hace que no puedan invertir el dinero en obras, ya que cuentan con recursos limitados tienen que darle más importancia a gastos públicos que son imperativos como la salud, educación, seguridad social, y demás.

En el último período se realizaron varios viajes para comprobar que la ruta era un sueño alcanzable, y se pudo palpar que esta ruta es totalmente funcional y que puede significar un nuevo despertar para nuestra economía, pero todo depende del apoyo que se reciba por parte del gobierno, además del compromiso del sector privado en comenzar con el cambio de la matriz productiva, ya que para competir en el mercado internacional es necesario estar a la altura de la otros productos líderes del mercado, se necesita innovación y hasta un cambio de mentalidad en los exportadores del país que vean que los productos ecuatorianos pueden y deben de ser consumidos por gran parte del mundo, además de ser un sinónimo de innovación y calidad.

Para este gran proyecto que se encuentra en una zona muy rica en flora, fauna, y cultura que son los pueblos no contactados del Ecuador, se debe de tener en cuenta el impacto que se puede generar en el ecosistema, los daños que pueden significar un deterioro en el proyecto ambientalista que tanto se defiende y por el cual se lucha en este siglo. Se debe de tener en claro que

debe de haber un consenso de las partes involucradas para que todo lo que se vaya a realizar no vaya a beneficiar solo algunos sino a gran parte del Ecuador.

1.3 Justificación

Analizar si la nueva ruta Manta Manaos, impactará de forma positiva al déficit de la balanza comercial del Ecuador, fortaleciendo el cambio de la matriz productiva que mejorara el desarrollo industrial del país.

De acuerdo con los objetivos de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, este análisis busca impulsar el crecimiento, desarrollo económico del país, y a su vez se alinea perfectamente con uno de los objetivos de la Facultad de Especialidades Empresariales que es la investigación de modelos empresariales y redes de intercambio, y el de la carrera de Ingeniería en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe que es el estudio de modelos sustentables de intercambio comercial en la región .

Este análisis puede proveer un gran beneficio para todo el país, ya que aportará con información del posible desarrollo industrial del Ecuador por el uso del nuevo eje multimodal Manta Manaos, el resultado de este análisis se dará por la investigación de los sucesos y los actores que interviene en el y donde se hará un estudio más profundo sobre el corredor interoceánico (Ecuador-Brasil), que aportará al objetivo máximo de esta constitución que es el SUMAK KAWSAY, donde en el Artículo 276 señala “Construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable”, esta investigación nos permite creer que va hacer un importante aporte para la sociedad.

1.4 Contexto

Manta-Manaos



1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo General

Explicar el impacto de la balanza comercial por el uso de la nueva ruta multimodal Manta- Manaos.

1.5.2 Objetivo específicos

- Analizar la balanza comercial Ecuador-Brasil periodo 2007-2014.
- Analizar los factores logísticos, económicos y ambientales del eje multimodal Manta-Manaos.
- Demostrar que el eje multimodal Manta Manaos es un corredor interoceánico que abrirá oportunidades de mercado para los productos ecuatorianos e impacto en la balanza comercial del Ecuador.

1.6 Palabras claves

Proyecto: Es el conjunto de las actividades que desarrolla una persona una institución para lograr un determinado objetivo.

Balanza comercial: Es el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período. Cuando el saldo es negativo se lo considera como déficit y cuando el saldo es positivo, se lo considera como superávit.

Corredor interoceánico: Es un área en el cual se conectan los océanos con el fin de establecer intercambios o transferencias entre las regiones del mundo.

Sumak Kawsay o El Buen Vivir: Es la forma de vida que permite a las personas de una sociedad vivir en armonía, igualdad, equidad y solidaridad.

Rutas marítimas: espacio marítimo que emplean los buques mercantes en su tráfico comercial.

Comercio binacional: Es la compra y venta de bienes y servicios que se da entre dos naciones.

Capítulo 2. Base Conceptual

2.1 Fundamentos teóricos

Brasil-Manaus: Capital del estado de Amazonas, al norte del país, es la ciudad más importante de toda la Amazonía suramericana y tiene un puerto fluvial muy bien equipado sobre el río Negro/Amazonas. Es un centro comercial, industrial (electrodomésticos, y electrónica) y de acopio y transformación forestal tropical y constituye un nudo fluvio-rodoviario de esta zona. Tiene un aeropuerto internacional y una gran zona franca en funcionamiento. (Ruibal, 2006)

Manaus es el punto focal fluvial de hinterland amazónico suramericano, se vincula al norte, vía río Negro (noroeste), hasta Camanaus (Sao Gabriel da Cachoeira), vía el río Branco (afluente del río Negro), hasta Caracai (Boa Vista) y al suroeste, vía el río Madera, hasta Porto Velho. Al oeste, por el río Amazonas se conecta al Atlántico, vinculándose a los puertos de Itacoatiara (desembocadura del río Madera), Óbidos (desembocadura del río Trombetas), Santarém (desembocadura del río Tapajós), Porto Moz (desembocadura del río Xingú), Macapa (desembocadura del río Amazonas en el Atlántico) y Belem do Pará (desembocadura del río Guamá, cercana a aquella de los ríos Tocantins y Pará en el Atlántico). Al este, también por el río Amazonas, se vincula con los puertos de Coari, Tefé (casi en la desembocadura del río Caquetá/ Jupurá), Fonte Boa (casi en la desembocadura del río Juruá), San Antonio do Ica (en la desembocadura del río Putumayo/ Ica), Tabatinga (frontera trinacional con Leticia, Colombia y Santa Rosa, Perú) y Atalaya do Norte/ Benjamín Constant (desembocadura del río Yavarí). (Ruibal, 2006, págs. 85,86)

Al oeste se conecta por el río Amazonas, vía río Caquetá / Japura, con Colombia hasta Curillo/ Puerto Guzmán, vía río Putumayo/ Ica, también con Colombia hasta Puerto Asís y con el Ecuador hasta e Carmen de Putumayo. En ambos casos dichos puertos son el inicio de la navegación comercial. Y prosiguiendo por el río Amazonas, tramo del Perú, se conecta con Iquitos y ía río Ucayali (prosiguiendo por su afluente, el río Huallaga, hasta Yurimaguas) hasta Puerto América (prosiguiendo por su afluente, el río Morona, hasta Puerto Proaño/ Puerto Morona en el Ecuador) y Saramiriza. También por el río Napo (afluente del Amazonas) hasta Francisco de Orellana (Coca) en el Ecuador. (Ruibal, 2006)

Francisco de Orellana-Ecuador: ubicado en la Amazonía centro-norte es puerto fluvial en el río Napo, centro productor de petróleo y está llamado a convertirse en una plataforma logística para el vasto hinterland en el oriente del país. Tiene un aeropuerto y es la capital de la provincia de Sucumbíos. (Ruibal, 2006, pág. 89)

Está unido al resto del país por la red rodoviaria nacional, que lo vincula al norte, vía el centro petrolero de Lago Agrio, a la frontera con Colombia e interconexión con la red de ese país por el puente internacional de San Miguel. Al sur, vía Tena y Puyo, con Macas y Santiago de Méndez hasta Puerto Proaño - Vargas Guerra (Perú) sobre el río Morona en la frontera con ese país, al este, vía Tipishca con el puerto fluvial de El Carmen de Putumayo. (Ruibal, 2006, pág. 89)

2.2 Base conceptual

Balanza de pagos: Las relaciones económicas entre las naciones del mundo requieren instrumentos de medición, la balanza de pagos es uno de los

más útiles y usuales para ese menester. Importaciones, exportaciones, donaciones, préstamos otorgados y recibidos, movimientos de la reserva y otros más, son sólo algunos de los aspectos que esta balanza registra. (Gallegos, 2010)

Principios contables de la balanza de pagos: En forma concisa podemos decir que la balanza de pagos se rigen por los principios de la contabilidad sistemática, como son los de la partida doble, la estructura de cuentas y el criterio univoco de los movimientos. (Gallegos, 2010)

Los principios de la partida doble indican que cada una de las transacciones internacionales significa a la vez que un crédito, un débito. Esto es, por ejemplo, una salida de mercancía es a la vez una entrada de divisas y, a la inversa, una entrada de mercancías significa una salida de divisas. (Gallegos, 2010)

Así, aquella transacción que implica un pago al extranjero se registra en la balanza de pagos como un débito, en tanto que toda transacción que implica un ingreso desde el extranjero se registra como un crédito. Los pagos al exterior pueden generarse por importación de bienes, uso de servicios, pago de adeudos con el exterior, transferencia de capitales al resto del mundo o pago de regalías, etcétera. (Gallegos, 2010)

Los ingresos provenientes del extranjero pueden derivarse de exportaciones de bienes, venta de servicios al exterior, recepción de pago de préstamos otorgados, regalías por ganancias en inversiones de nacionales en el resto del mundo, transferencia de capitales del exterior al país remesas enviadas por trabajadores migrantes, etcétera. (Gallegos, 2010)

Estructura de la balanza de pagos: Aunque existen diferentes formas de estructurar la balanza de pagos, la manera que presenta el sistema de cuentas nacionales recomendado por la ONUDI para países es bastante accesible. La balanza de pagos está conformada por cuatro rubros principales:

- Balanza de transacciones en cuenta corriente
- Balanza de capitales
- Errores y omisiones
- Banco central

Esta estructura habla de la naturaleza de los intercambios económicos, ya que en la primera balanza se asientan las transacciones de mercancía y servicios o en cuenta corriente, en contraste, en la segunda se habla de la de capitales, especialmente documentos representativos de valor; la tercera cuenta es en realidad una cuenta de ajuste de tipo cambio, sobre el valor de las transacciones realizadas. Por último, se consideran los movimientos del Banco Central, que se reflejan en su reserva. (Gallegos, 2010)

Balanza en cuenta corriente: Esta balanza también es denominada balanza de transacciones en cuenta corriente. Incluye las transacciones con mercancías y servicios, así como las transferencias sin contraprestación, como pueden ser las ayudas y donaciones que son comunes en la comunidad internacional en casos de desastres. Debe ser considerada como la balanza primaria, porque da lugar a las otras balanzas, a otros movimientos de la balanza de pagos. Toda exportación implica una salida de bienes o uso de servicios por residentes del resto del mundo, a la vez que una entrada de divisas.

La exportación es un flujo de divisas que fortalece la moneda nacional. La importación, que se traduce en una entrada de bienes o en un uso de servicios ofrecidos por el exterior, significa una salida de divisas, por consecuencia, un debilitamiento en la moneda nacional. De ahí nace la necesidad de calcular por separado la balanza comercial y la balanza de servicios. (Gallegos, 2010)

Balanza de mercancías: La balanza de mercancías, también llamada balanza comercial, se refiere al intercambio de bienes, como pueden ser: petroleros, agropecuarios, manufactureras, etc. Incluye a los bienes de consumo final, intermedio o de capital, igualmente se incluye la agregación de valor que realizan las maquiladoras, así como el oro y la plata no amonedados, que representan valor, más no nominado en alguna divisa específica. La balanza comercial es una de las más importantes y determina en mucho el comportamiento de los otros conceptos de la balanza de pagos, junto con algunos rubros de la de servicios. (Gallegos, 2010)

Matriz productiva: La forma cómo se organiza la sociedad para producir determinados bienes y servicios no se limita únicamente a los procesos estrictamente técnicos o económicos, sino que también tiene que ver con todo el conjunto de interacciones entre los distintos actores sociales que utilizan los recursos que tienen a su disposición para llevar adelante las actividades productivas. (SENPLADES, 2012)

Tiempo logístico total: Representa la sumatoria de la duración de todas las operaciones de la cadena logística, abastecimiento, proceso de producción, actividades de comercialización y cadena de distribución. El tiempo que tome estará reflejado en el justo a tiempo de la entrega a los clientes con oportunidad y dentro del periodo estipulado. (Ruibal, 2006, pág. 10)

Distribución física internacional: Es el conjunto de operaciones necesarias que, para el desplazamiento de la carga desde su lugar de producción, ensamblaje o manufactura en el país de origen hasta el local del importador en el país de destino, requiere la ejecución secuencial de un conjunto de operaciones y servicios, denominado cadena de distribución física internacional, con una duración total llamada tiempo de tránsito e implicando costos, tiempos, y calidad de los servicios e impacto ambiental, para el cumplimiento de la orden del cliente. (Ruibal, 2006, pág. 10)

Transporte internacional de carga: La operación de suministrar, con respecto al medio ambiente, el servicio de trasladar los productos como carga por un precio llamado flete, desde el lugar de producción, ensamblaje, (exportación), proseguir al punto de desembarque internacional (importación), continuar al lugar de almacenamiento si fuese necesario y finalmente, hasta el local del cliente exterior (importador), ulteriormente al lugar del consumo. (Ruibal, 2006, pág. 11)

Proveedores ofertantes de servicios logísticos y demandantes de carga: El desplazamiento de la carga a través de los corredores requiere del concurso de varios proveedores que gestionen la distribución internacional física, para lo cual los usuarios de los servicios logísticos, tendrán que contratar individualmente a los transportistas y a los operadores que manipulen la carga en los puertos de ambos extremos de los corredores, así como en los centros de consolidación y transferencia de carga. Alternativamente podrán contratar agentes terciarizando todo el servicio para que gestionen en conjunto a todos o a varios de estos servicios. (Ruibal, 2006, pág. 4)

Importancia de los corredores para los países suramericanos: El funcionamiento y uso de los corredores por el empresario tendrá un relevante impacto al nivel macro-socioeconómico nacional y microempresarial. Los corredores son instrumentos altamente coadyuvantes de la integración física nacional y suramericana, etapa previa e insoslayable del proceso de integración económica suramericana en curso que actualmente muestra una dinámica muy proactiva. Los corredores dinamizan la producción de las áreas adyacentes y aledañas aportando a la creación de empleo y a la generación de comercio nacional e internacional, ellos vinculan más coordinadamente a las redes varias terrestres y acuáticas y marítimas internacionales y de cabotaje, e igualmente a los operadores portuarios fluviales y marítimos. Así mismo será importante su contribución al incremento en la rentabilidad de las empresas exportadoras e importadoras y al aumento cuantitativo y cualitativo del intercambio de bienes y servicios. Esto se refleja en una disminución de los costos directos e indirectos de la cadena de distribución internacional de carga y de la cadena logística. En consecuencia se acortara el tiempo de transito de la cadena de distribución física de carga y el tiempo real de la transacción comercial en toda cadena logística. (Ruibal, 2006, pág. 4)

Uso de los corredores interoceánicos: El uso de los corredores interoceánicos es una opción concreta como estrategia comercial ya que al maximizarse la incorporación de porciones continentales y minimizar la utilización al porciones oceánicas, la distancia y la duración total del viaje por el trayecto entre el país de origen y destino de la expedición se reducen. (Ruibal, 2006, pág. 4)

Logística comercial internacional: Es el sistema que engloba las operaciones requeridas para realizar una transacción de comercio internacional que, con respecto al medio ambiente, llene la brecha espacial y de tiempo

existente entre producción y consumo, a través de la gestión sistemática del flujo de bienes, información y capital para satisfacer las necesidades de los consumidores. (Ruibal, 2006, pág. 11)

Logística de valor agregado a bienes: A pesar de que la logística ha sido conocida en forma más masiva en el ámbito profesional civil, desde la segunda guerra mundial frecuentemente se le ha considerado solo como un medio para reducir costos, disminuir inventario y más aún como algo equivale a transportar para distribuir bienes, en la actualidad la logística es un concepto de sistemas y recibido la atención que es como instrumento estratégico de gestión empresarial para lograr ventajas competitivas y servir mejor al consumidor. (Ruibal, 2006, pág. 19)

Interrelaciones entre canales, cadena y corredores: Las transacciones comerciales externas implican interconexiones e interdependencia entre los componentes del sistema de la logística comercial internacional (alcance, cobertura, instrumentos legales y operadores comerciales). La gestión de producción comercialización internacionales y distribución física internacional involucra una serie de operaciones que constituyen cadenas de valor. (Ruibal, 2006, pág. 11)

Corredores: Los corredores han sido tratados, desde diferentes ángulos y han recibido varias acepciones según el enfoque en que se las enmarca, la CEPAL ya en los años 80 los comienza a mencionar designándolos como ejes interoceánicos. una definición más genérica de corredores es: El espacio geográfico por donde fluyen los bienes como carga, transportados usando una determinada vía y un determinado modo de transporte o combinación intermodal, teniendo como operadores comerciales a los usuarios y a los proveedores de servicios logísticos. (Ruibal, 2006, pág. 73)

Corredor de integración: Cuando se refiere a canales de comercio internacional intrazonal por donde fluyen entre países bienes y servicios de exportaciones e importaciones, así como personas y capitales, dentro de un esquema de integración económica. En Suramérica es el caso de los corredores intra MERCOSUR, intra CAN, intra-OTCA, intra-GEICOS, intra-ZICOSUR, etc. (Ruibal, 2006, pág. 73)

Corredor de transporte: Cuando concierne al canal físico por el cual fluyen los bienes como carga con el uso de un modo de transporte o combinación intermodal. Estos pueden ser ferroviarios, rodoviaros, hidroviarios, aéreos o intermodales. (Ruibal, 2006, pág. 73)

Interoceánicos o transcontinentales: Son las interconexiones entre los océanos atlántico y pacífico a través del subcontinente, que vinculan a los países, sin litoral marítimo (Bolivia, Paraguay), a las regiones occidentales de los países ribereños del atlántico y a las regiones orientales de los países ribereño del pacífico, con sus respectivos puertos y viceversa, con los puertos de los países ribereños, del atlántico.

Los espacios terrestres por los cuales fluyen los bienes como carga, haciendo uso de las redes viarias que conectan los puertos del atlántico con los del Pacífico, en ambos sentidos mediante un modo de transporte de superficie o combinaciones intermodales y en los que operen concertadamente, con respecto al medio ambiente, empresarios usuarios y proveedores de servicios logísticos plurinacionalmente. (Ruibal, 2006, pág. 74)

2.3 Base legal

Este análisis se basa legalmente en el Tratado de Cooperación Amazónica, la Constitución de la República del Ecuador la cual es la base del Sumak Kawsay, y el decreto No. 897 de la Autoridad Portuaria de Manta. Lo que se busca es asociar diferentes decretos nacionales e internacionales que muestren la factibilidad de seguir con el proyecto de Manta-Manaos y por lo tanto ayuda a nuestro análisis propuesto.

Según la Constitución de la República del Ecuador, el Artículo 276 señala "Construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable" (Correa, 2013). Y del artículo 284 que menciona sobre la política económica y sus objetivos, entre los cuales, esta "Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la Integración regional". (Correa, 2013)

Según el Decreto No. 897 de la Autoridad Portuaria de Manta en el artículo 1 dice:

Artículo 1.- Declárese que, de manera excepcional, proceda la delegación mediante concesión empresas privadas de la gestión de los servicios de infraestructura y facilidades del Puerto de Manta, con sujeción a las condiciones características específicas que se fijen en los pliegos de licitación, elaborados por la Autoridad Portuaria de Manta y aprobados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (Correa, 2011)

Además decreta que, que el desarrollo del Puerto de Manta tiene el potencial de convertirse en un nodo logística fundamental para consolidar el corredor logística multimodal central del Ecuador (Manta- Manaus).

El Tratado de Cooperación Amazónica, que se firmó en 1978, y años después se celebrara una reunión en Quito entre el 6 y 8 de marzo de 1989, los Ministros de Relaciones Exteriores de Ecuador, Guyana, Perú, Suriname, Venezuela, Bolivia, Brasil y Colombia, para celebrar la Tercera Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de los países miembros del Tratado de Cooperación Amazónica; deseosos de proseguir las acciones conjuntas para profundizar, fortalecer y extender la cooperación amazónica y conscientes de que para el cumplimiento de los fines del Tratado es indispensable una decidida voluntad política de las Partes Contratantes, así como la cooperación internacional, concuerdan diferentes afirmaciones en diferentes áreas para el desarrollo como telecomunicaciones, salud, turismo, entre otras. (SECRETARIA PRO TEMPORE, 1997)

De acuerdo al comercio y transporte; **CONCUERDAN** en coordinar las actividades de los organismos competentes de los países miembros, con el fin de promover el desarrollo del comercio a través de la Amazonia, señalar los requerimientos técnicos y legales para facilitar el intercambio de bienes y servicios y fomentar el desarrollo de la infraestructura de transporte en la región, mediante la utilización de sistemas multimodales; **DECIDEN** solicitar la cooperación de los organismos internacionales, en particular de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), con el objeto de realizar los estudios necesarios y asignar a la Secretaría Pro Tempore la responsabilidad de conducir las gestiones y trámites correspondientes; **RESALTAN** la importancia fundamental de la navegación fluvial como factor de integración y desarrollo

regional, tomando en consideración las inmensas distancias amazónicas. Asimismo, destacan la necesidad de un esfuerzo conjunto para el desarrollo de otras formas de transporte, con el fin de facilitar la integración de las regiones amazónicas a sus economías nacionales y la integración entre los Estados miembros. (OTCA, 1989)

2.4 Metodología

La investigación estará basada en un estudio descriptivo de método positivista, pues se describe y explica fenómenos objetivamente, que en esta investigación será sobre el corredor logístico Manta-Manaos.

2.4.1 Enfoque

El enfoque de la investigación será mixto, cuali-cuanti; el cualitativo ayudará a la recolección y análisis de datos e información mediante entrevistas, y se usa el cuantitativo por medio de la interpretación de datos e información recolectada.

En esta investigación se va a utilizar diversos métodos como: el método analítico el cual será utilizado para adquirir más conocimientos y dar una solución además de mostrar las consecuencias de este tema de investigación, otro método a utilizar es el cuantitativo, el cual será aplicado para el tercer capítulo ya que se hace un análisis de los datos de la balanza comercial de los dos países, en el capítulo cuatro se usarán las entrevistas, ya que se dará una visión más amplia sobre el corredor interoceánico Manta – Manaos, como el corredor aún es un proyecto se recurre a opiniones de expertos en logística, además de la participación de los actores involucrados, los cuales serán el Puerto de Manta, y el Ministerio de Transporte y Obras públicas, por eso se ha utilizado el método cualitativo, se dará a conocer las opiniones de los expertos y además se analizará

todos los datos proporcionados, en el capítulo final el método a utilizarse es una combinación de los métodos cualitativo, y cuantitativo.

2.4.2 Fuentes

Se utilizará una combinación de fuentes primarias y secundarias.

2.4.2.1 Fuentes Primarias

Las fuentes primarias corresponden completamente a entrevistas hechas a expertos en el tema. Las entrevistas fueron realizadas personalmente, vía electrónica y por video llamada.

2.4.2.2 Fuentes Secundarias

Las fuentes secundarias corresponden a fuentes bibliográficas, boletines y artículos.

2.4.3 Variables de investigación

- Volumen de carga
- Costos operacionales
- Condiciones de los puertos y carretera involucrados
- Compromiso gubernamental con el proyecto
- Oportunidades de productos ecuatorianos en el mercado brasilero

Otras Variables de Investigación:

- Empresas exportadoras
- Relaciones Comerciales Ecuador-Brasil
- Impacto ambiental en la zona

- Análisis cuantitativo de las posibles exportaciones e importaciones

2.4.4 Verbo utilizado en el planteamiento del problema de investigación

Definir

2.4.5 Hipótesis de la Investigación

El uso de la ruta Manta-Manaos aportará positivamente a la balanza comercial del Ecuador.

Capítulo 3. Análisis de la Balanza Comercial Ecuador-Brasil periodo 2007-2014

La balanza comercial entre Ecuador y Brasil presenta una marcada tendencia en la cual el Ecuador tiene un gran déficit, ya que la exportaciones de Brasil han ido aumentando considerablemente, solo en el año 2014, las exportaciones de Brasil a Ecuador fueron de 822,104,258 millones de dólares americanos, mientras las exportaciones desde Ecuador a Brasil fueron solo de 142,849,162 millones de dólares americanos, teniendo un resultado negativo para la balanza comercial del Ecuador de 679.255.096 millones de dólares americanos; para entender estos resultados hay que realizar un análisis sobre la balanza comercial de Ecuador y la balanza comercial de Brasil. (IBGE, 2015)

3.1 Análisis de la balanza comercial del Ecuador periodo 2007-2014

3.1.1 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2007

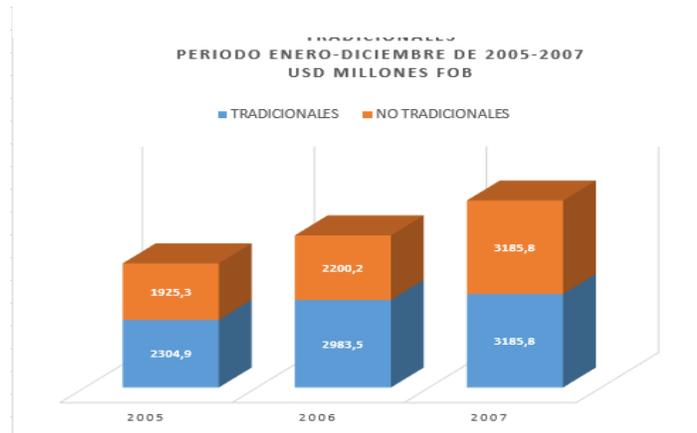
La balanza comercial del Ecuador en el año 2007 tuvo exportaciones de 14.321,316 e importaciones de 12.907,111 donde se mostró un superávit de 1.250,4 millones de dólares americanos, aunque fue menor que la registrada en el año 2006 y esto se debe a que hubo un aumento en el déficit de la balanza no petrolera; La balanza comercial del Ecuador muestra en sus exportaciones dos rubros, uno es el petrolero, y el otro de productos no derivados del petróleo que son los que el Ecuador produce, en este rubro se observa los productos destacados como: cacao, banano, camarones, rosas, y sus elaborados, etc. desde el año 2007 se puede ver que existió un crecimiento en comparación con el 2006, el crecimiento fue de 7,5%, aunque en el 2006 hubo más dinamismo ya

que se registró un crecimiento del 22,5% , el crecimiento en la balanza se puede explicar por los mayores volúmenes de ventas externas, además de una alza en el precio de los productos, por ejemplo en el año 2007 se registró un aumento del 5,5% en ventas externas, y de un 1,9% en el aumento de precio. Por otro lado las exportaciones petroleras presentaron un aumento de 9,9% frente al año anterior, esto se debió al incremento en el precio del petróleo en un 18%, de \$ 50,8 en el 2006 a \$59,9 en el 2007. (BCE, 2008)

Los principales destinos de las exportaciones del Ecuador son a EEUU (43.5%), Perú (10.8%), Colombia (4.7%), Chile (4.8%), e Italia (3.2%). después del principal comprador que es Estados Unidos se encuentran el segundo destino más importante en exportaciones que son al bloque ALADI que a su vez contiene a la CAN, del 100% de las exportaciones que se dirigen al bloque ALADI se tiene constancia países como Brasil con 1%, Argentina con 2,1%; México con 2,3%; Chile con 18,8%,y la CAN con el 75,3% , en la CAN se encuentran países como Perú, Colombia, Bolivia, Venezuela, con 56.5%; 24,6%;0,5%;18.3%. (BCE, 2008)

Las importaciones del Ecuador también mostraron un crecimiento del 11,7%, alcanzando un valor FOB de \$ 12.602,0 millones de dólares americanos, el aumento se debió al crecimiento de las cantidades importadas en un 10,6% y en promedio el precio de los productos solo aumento en 1%, en las importaciones que el Ecuador realiza se debe tener en cuenta cuatro rubros importantes como: Capitales, Combustibles, Consumo, Materias Primas, en los cuatro rubros se presenta un crecimiento, es importante recalcar de donde es la procedencia de estos bienes; ALADI(40,2%), Estados Unidos(20,6%), Asia(20,3%), Unión Europea(9,2%), Otros(9,7%); en el grupo de ALADI, las importaciones están divididas en CAN(60,4%), Brasil(13,4%), Chile (9,2%), México(7,2%), Argentina(8,0%), Otros(1,7%). (BCE, 2008)

Gráfico 2. Exportaciones no petroleras



Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

Gráfico 3 Exportaciones no tradicionales



Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

3.1.2 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2008

La balanza comercial del Ecuador en el año 2008 tuvo exportaciones 18.489,786 e importaciones de 17.608,949 donde se mostró un superávit de 880,837 millones de dólares americanos, aunque fue menor que la registrada en el año 2007 y esto se debe a que hubo un aumento en el déficit de la balanza no petrolera que paso de -4.336,037 a - 7.765,722; también es importante recalcar el crecimiento del 40,1% en las exportaciones petroleras, La balanza comercial del Ecuador muestra en sus exportaciones dos rubros, uno es el petrolero, y el otro de productos no derivados del petróleo que son los que el Ecuador produce, en este rubro se observa los productos destacados como: cacao, banano, camarones, rosas, atún y sus elaborados, etc. (BCE, 2009)

Gráfico 4. Exportaciones no petroleras



Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

Desde el año 2008 se puede observar que existió un crecimiento en comparación con el 2007, el crecimiento fue de 13,75%, el crecimiento en la balanza se da por los mayores volúmenes de ventas externas, además de una alza en el precio de los productos, en el año 2008 se registró un aumento del 15,22% en ventas externas, y de un -1,27% en el aumento de precio. La repartición de los productos tuvo mayor tendencia en el banano con un 24%,

seguidos por los enlatados de pescado en un 12%, camarón con un 9.8%, etc. (ver gráfico 3) (BCE, 2009)

Por otro lado las exportaciones petroleras presentaron un aumento de \$3. 344,253 frente al año anterior, esto se debió al incremento en el precio del petróleo en un 38,02%. Los principales destinos de las exportaciones del Ecuador son a EEUU (43.5%), Perú (10.8%), Colombia (4.7%), Chile (4.8%), e Italia (3.2%). después del principal comprador que es Estados Unidos se encuentran el segundo destino más importante en exportaciones que son al bloque ALADI que a su vez contiene a la CAN, del 100% de las exportaciones que se dirigen al bloque ALADI se tiene constancia países como Brasil con 1%, Argentina con 2,1%; México con 2,3%; Chile con 18,8%,y la CAN con el 75,3% , en la CAN se encuentran países como Perú, Colombia, Bolivia, Venezuela, con 56.5%; 24,6%;0,5%;18.3%. (BCE, 2009)

Las importaciones del Ecuador también mostraron un crecimiento del 35,12%, alcanzando un valor FOB de \$ 17.423,99 millones de dólares americanos, el aumento se debió al crecimiento de las cantidades importadas en un 4,63% y en promedio el precio de los productos hubo un aumento en 29,15%, en las importaciones que el Ecuador realiza se considera cuatro rubros importantes como: Capitales, Combustibles, Consumo, Materias Primas, en los cuatro rubros se presenta un crecimiento, 35,61% ;25,13%; 32,76%; 42,45%, respectivamente, es importante recalcar de donde es la procedencia de estos bienes; ALADI(40,2%), Estados Unidos(20,6%), Asia(20,3%), Unión Europea(9,2%), Otros(9,7%); en el grupo de ALADI, las importaciones están divididas en CAN(60,4%), Brasil(13,4%), Chile (9,2%), México(7,2%), Argentina(8,0%), Otros(1,7%). (BCE, 2009)

3.1.3 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2009

La balanza comercial del Ecuador en el año 2009 tuvo exportaciones 13.762,276 e importaciones de 14.094,659 donde se mostró un déficit de - 332,383 millones de dólares americanos ,esto se debe a que hubo un aumento en el déficit de la balanza no petrolera y se registró un decrecimiento en la balanza petrolera es decir en comparación con el 2008 hubo una disminución de \$4.708,247; la crisis financiera que sufrió el mundo afecto a Ecuador y esto lo podemos ver por la reducción de las exportaciones. La balanza comercial del Ecuador(exportaciones) muestra en sus dos rubros, el petrolero, y el otro de productos no derivados del petróleo como: cacao, banano, camarones, rosas, atún y sus elaborados, etc. en el año 2009 se puede observar que existió un decrecimiento casi mínimo en comparación con el 2008, el decrecimiento fue de 0,99%, en millones de dólares es de \$18,584 , los factores que afectaron el crecimiento en la balanza fueron los volúmenes de ventas externas, además del precio de los productos, en el año 2009 se registró una disminución del - 3,61% en ventas externas. (BCE, 2010)

Por otro lado las exportaciones petroleras presentaron una disminución de 59,65% frente al año anterior. Los principales destinos de las exportaciones del Ecuador (Exportaciones petroleras) son a EEUU (42.86%), Perú (10.42%), Colombia (0.03%), Chile (10.68%), Panamá (27,83), El Salvador (2,16%), Honduras (0,66%), China (1,14%). Al bloque ALADI se destinó 23,80% que a su vez contiene a la CAN con el 11,74%. Los destinos de las exportaciones con productos no petroleros fueron a EEUU (23.84%), Perú (3.04), Colombia (9.87%), Rusia (9.02%), Venezuela (7,87%), El Salvador (2,16%), Holanda (4,39%), Alemania (4,75%) e Italia (8.46%). En el gráfico 5 se observa la balanza comercial por continente. (BCE, 2010)

Las importaciones del Ecuador también mostraron un decrecimiento el 2009 del 25%, se registró importaciones de valor FOB de \$14,072,176 millones de dólares americanos, en las importaciones que el Ecuador realiza se puede tener en cuenta cuatro rubros importantes como: Capitales, Combustibles, Consumo, Materias Primas. (BCE, 2010)

Gráfico 5. Balanzas comerciales totales de Ecuador



Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

3.1.4 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2010

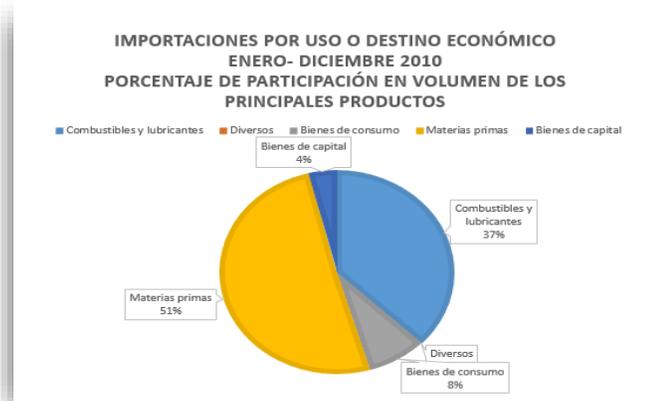
La balanza comercial del Ecuador en el año 2010 tuvo exportaciones 17.369,224 e importaciones de 18.858,647 donde se mostró un déficit de 1.489,423 millones de dólares americanos, que fue mayor que la registrada en el año 2009 y esto se debe a que hubo un aumento en el déficit de la balanza no petrolera y petrolera; En la balanza comercial del Ecuador el rubro petrolero, y el otro de productos no derivados del petróleo que son los que el Ecuador produce, en este se presentó un déficit de \$7,705,113 con una variación de -56,31% en comparación con el año anterior; se puede observar los productos

destacados como: cacao, banano, camarones, rosas, y sus elaborados, etc. En el año 2010 se observa que existió un crecimiento en comparación con el 2009, el crecimiento fue de 12,97%, por los mayores volúmenes de ventas externas que registraron un valor de \$7.720,521 además de una alza en el precio de los productos, en este año se registró un aumento del 29.57% en comparación con el anterior. Por otro lado las exportaciones petroleras presentaron un aumento de 38,54% frente al año anterior, esto se debió al incremento en el precio del petróleo en un 35.83%, del 100% del total de las exportaciones el petróleo representó un 55.55% con un valor de 9,648, 704; por otro lado los principales productos no derivados del petróleo aportaron en las exportaciones con: banano y plátano (26.3%), Camarón (10.7%), Cacao y Elaborados (5.2%), Atún y Pescados (3.1%), Café y Elaborados (2.1%), Enlatados de Pescado (7.8%), Flores Naturales (7.7%), Vehículos (4.9%), Otras Manufacturas de Metal (4.3%), Extractos de Aceites Vegetales (2.5%), Jugos y Conservas de frutas (2.5%), Químicos y Fármacos (2.4%), Otras manufacturas textiles (2.2%),etc. (BCE, 2011)

Las importaciones del Ecuador también mostraron un crecimiento del 33,77%, alcanzando un valor FOB de \$ 18,858,647 millones de dólares americanos, en comparación con el año anterior presenta un aumento de \$-2,775,775; el aumento se debió al crecimiento de las cantidades importadas en un 14,12% y en promedio el precio de los productos solo aumento en 17.22%, en las importaciones que el Ecuador realiza se puede tener en cuenta cuatro rubros importantes como: Capitales, Combustibles, Consumo, Materias Primas, en los cuatro rubros se presenta un crecimiento, es decir este año se presenta un aumento de: 30.62%; 47.10%; 34.07%; 26.52%, respectivamente, del total de las importaciones de este año en valor FOB de cada rubro es de: Bienes de Capital de 27.47%; Materias Primas 31.68%, Bines de Consumo 22.05%, Combustibles y Lubricantes 18.39%, Diversos 0.40%. Se puede ver que hay un

crecimiento de las importaciones y aunque las exportaciones han mejorado no es suficiente, en términos matemáticos, las importaciones crecieron 7.9% en comparación con las exportaciones, esto puede llegar a ocurrir por la falta de competitividad de los productos ecuatorianos en el mercado, por diferentes factores como la dolarización, gasto público, falta de industrialización, etc. (BCE, 2011)

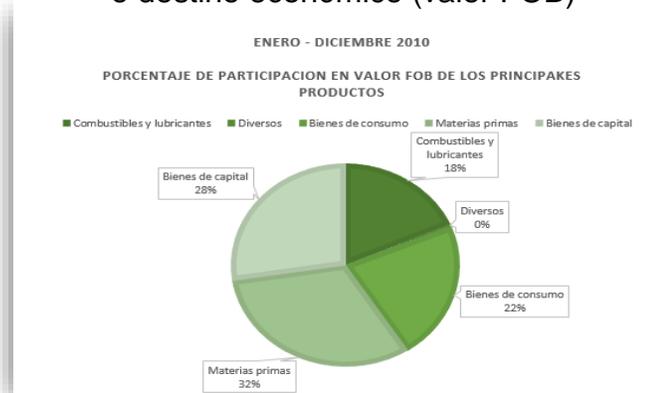
Gráfico 6. Importaciones Ecuador por uso (% participación)



Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

Gráfico 7. Importaciones de Ecuador por uso o destino económico (valor FOB)



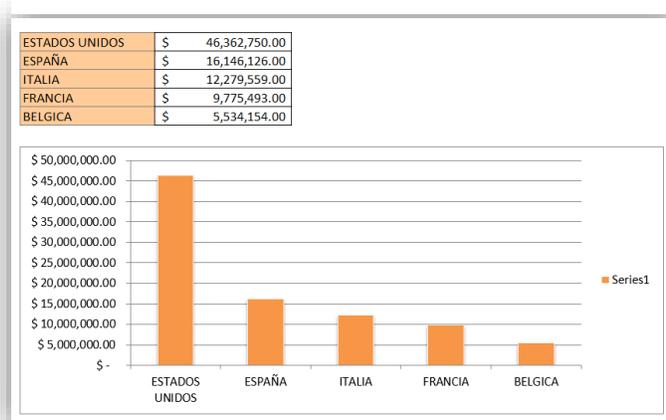
Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras

3.1.5 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2011

En el año 2011 se puede ver la mejora en términos totales de la balanza comercial, es importante recalcar que no hubo un superávit en la balanza comercial pero se observa que hay una recuperación. La balanza comercial del Ecuador en el año 2011 tuvo exportaciones 22.292,250 e importaciones de 23.009,547 donde se mostró un déficit de -717,297 millones de dólares americanos, esto se debe a que hubo un aumento en el déficit de la balanza no petrolera y se registró una mejora la balanza petrolera es decir en comparación con el 2010 hubo un aumento de \$3.239,697; donde se registra un crecimiento del 33.5% y deja un superávit de \$7.826,386. La balanza comercial del Ecuador de productos no derivados del petróleo como: cacao, banano, camarones, rosas, atún y sus elaborados, etc. en el año 2011 se observa que existió un crecimiento de 19.99%, en comparación con el 2010, además presento un crecimiento en volumen de 14.51%, y un aumento en el precio de 4.79%, los productos que registraron un gran crecimiento son: Camarón 38.13%, Cacao y Elaborado 37.23%, Café y Elaborado 60.61%, Atún y Pescado 23.88%. (BCE, 2012)

Gráfico 8. Camarón

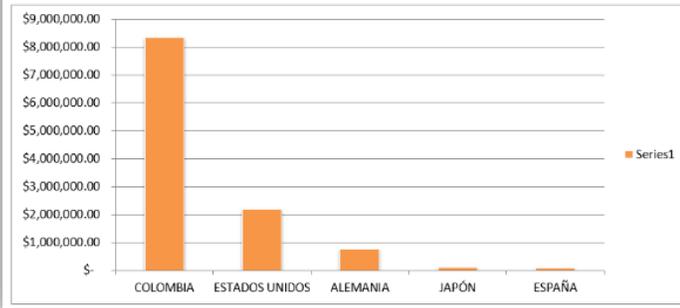


Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

Gráfico 9. Cacao Elaborado

COLOMBIA	\$	8,351,003.00
ESTADOS UNIDOS	\$	2,207,288.00
ALEMANIA	\$	785,216.00
JAPÓN	\$	108,617.00
ESPAÑA	\$	75,314.00

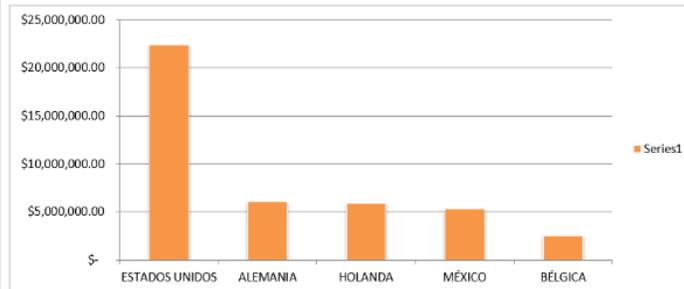


Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

Gráfico 10. Café

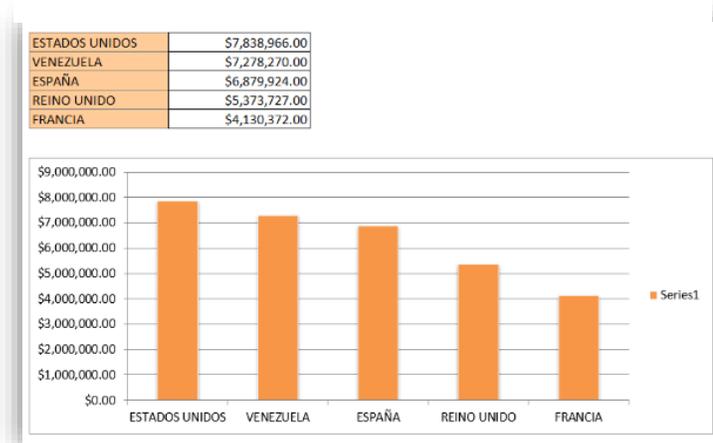
ESTADOS UNIDOS	\$	22,362,931.00
ALEMANIA	\$	6,092,042.00
HOLANDA	\$	5,889,762.00
MÉXICO	\$	5,324,465.00
BÉLGICA	\$	2,536,521.00



Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

Gráfico 11. Atún



Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

Las importaciones del Ecuador también mostraron un crecimiento en el 2011 se registró un aumento de 18.20% en comparación con el año anterior, se registró importaciones de valor FOB de 23.009,547 millones de dólares americanos, con un aumento de volumen en 5.5%, además del aumento del precio en un 12%. En las importaciones que el Ecuador realiza se puede tener en cuenta cuatro rubros importantes como: Capitales \$ 5.844,619 en un 14%, Combustibles \$5.086,539 en un 25,8%, Consumo \$4, 742,920 en un 15,20%, Materias Primas \$ 7,231,015 en un 22,3%, en comparación con el año interior. (BCE, 2012)

Cabe recalcar que la balanza no petrolera del Ecuador presenta un problema para el país, a pesar de tener un crecimiento, se observa que las importaciones tienen un crecimiento más acelerado, dejando un déficit difícil de cubrir con las exportaciones en los próximos años, pero al realizar un análisis sobre la balanza comercial total se puede definir que la ayuda se da en gran manera por el precio del petróleo, del año 2010 al 2011 hubo una variación del

25,03% la que provoco que el precio pasara de \$71,93 a \$96,96 en promedio, llegando alcanzar incluso picos altos como de \$110,49 en noviembre del 2011. Esto significa más ingresos para el país ya que el 77% del petróleo y derivados que se exporta es de la empresa estatal PetroEcuador, el resto del 23% es de compañías privadas que laboran en el país. (BCE, 2012)

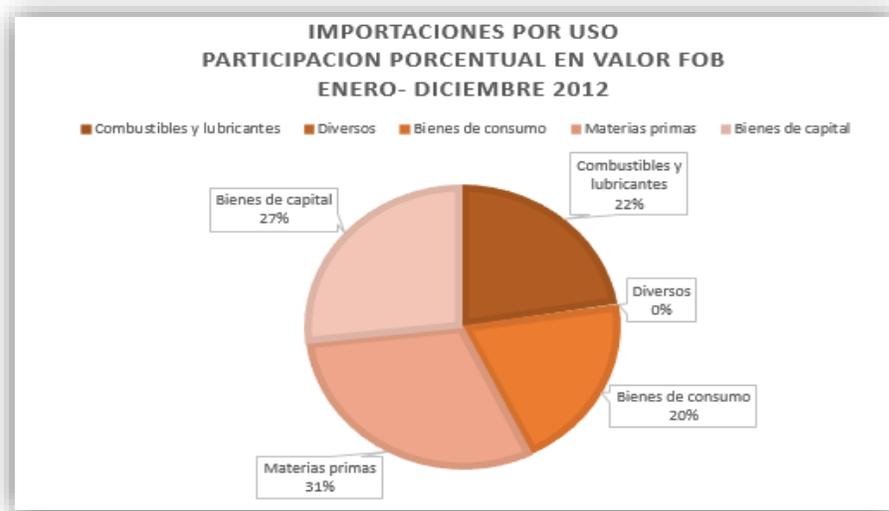
3.1.6 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2012

La balanza comercial del Ecuador en el año 2012 tuvo exportaciones de 23.898,734 e importaciones de 24.041,538 donde se mostró un déficit de -142,804 millones de dólares americanos, que fue menor que el registrado en el año 2011 y esto se debe a que hubo una recuperación en el déficit de la balanza no petrolera y petrolera; En la balanza comercial del Ecuador (exportaciones) el rubro petrolero, y el otro de productos no derivados del petróleo que son los que el Ecuador produce, en este se presentó un déficit de \$-8.493,599 con una variación de 0,6% en comparación con el año anterior; observando los productos destacados como: cacao, banano, camarones, rosas, y sus elaborados, etc. En el año 2012 se puede constatar que existió un crecimiento en comparación con el 2011, el crecimiento fue de 7,8%, aunque se registró menores volúmenes de ventas externas en un -3,2% que registraron un valor de \$10.106,807, pero existió un alza en el precio de los productos, en ese año, se registró un aumento del 11,3% en comparación con el anterior. Por otro lado las exportaciones petroleras presentaron un aumento de 6,5% frente al año anterior, que registraron un valor de \$13,791,926 dejando un superávit en la balanza petrolera de \$8,350,790. (BCE, 2013)

Las importaciones del Ecuador también mostraron un crecimiento del 4,5%, alcanzando un valor FOB de \$ 24.041,538 millones de dólares americanos, en comparación con el año anterior presenta un aumento de \$-

1.031,991; al aumento del promedio el precio de los productos en 6,00%, en las importaciones que el Ecuador realiza se puede tener en cuenta cuatro rubros importantes como: Capitales, Combustibles, Consumo, Materias Primas, en los cuatro rubros se presenta un crecimiento, es decir este año se presenta un aumento de: 9,8%; 7,00%; 1,7%; 0,8%, respectivamente. (BCE, 2013)

Gráfico 12. Importaciones por uso



Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

3.1.7 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2013

La balanza comercial del Ecuador en el año 2013 tuvo exportaciones \$24.957,65 e importaciones de \$26.041,60 donde se mostró un déficit de -1.084 millones de dólares americanos, esto se debe a que hubo un aumento en el déficit de la balanza no petrolera de \$-9,111,50. La balanza comercial del Ecuador (exportaciones) muestra en sus dos rubros, el petrolero, y el otro de productos no derivados del petróleo como: cacao, banano, camarones, rosas, atún y sus elaborados, etc. en el año 2013 se puede observar que existió un

crecimiento en comparación con el 2012, el crecimiento fue de 8,8%, los factores que afectaron el crecimiento en la balanza fueron los volúmenes de ventas externas, además del precio de los productos, en el año 2013 se registró un aumento de 5,8% en ventas externas. (BCE, 2014)

Por otro lado las exportaciones petroleras presentaron un crecimiento casi mínimo del 2,3% frente al año anterior. Mientras en la balanza no petrolera los productos tradicionales presentaron un incremento de 44.1% al 47,8%, con respecto al año anterior; los productos no tradicionales mostraron una ligera caída de pasar del 55.9% en el 2012 al 52.2 en el 2013, lo que muestra que los productos como las rosas, textiles, madera entre otros productos no están presentado el crecimiento que se esperaría, ya que con las nuevas reformas a la matriz productiva se esperaría que los productos muestren un mejor desempeño a nivel mundial. (BCE, 2014)

Las importaciones del Ecuador también mostraron un aumento en el 2013 del 7,6%, se registró importaciones de valor FOB de \$26.041,60 millones de dólares americanos, en las importaciones que el Ecuador realiza se puede tener en cuenta cuatro rubros importantes como: Capitales, Combustibles, Consumo, Materias Primas. En estos rubros se registró los siguientes movimientos en comparación con el año anterior Productos Diversos (47.1%); Combustibles (16.1%), Materias Primas (8.8%); y, Bienes de Capital (6.6%); los Bienes de Consumo (-5.2%). (BCE, 2014)

3.1.8 Análisis de la balanza comercial del Ecuador año 2014

La balanza comercial del Ecuador en el año 2014 tuvo exportaciones de 25.732,30 e importaciones de 26.459,30 donde se mostró un déficit de -727.0 millones de dólares americanos, que fue menor que la registrada en el año

2013 y esto se debe a que hubo una recuperación en el déficit de la balanza no petrolera y petrolera donde se registraron exportaciones de \$12,429,90; En la balanza comercial del Ecuador (exportaciones) el rubro petrolero, presento un decrecimiento de -5,7% donde se registró exportaciones de \$13,302,50 aunque se pudo ver un superávit de \$6,885,10, fue inferior al registrado en el año anterior, en el periodo anterior se puede ver que hubo un decrecimiento de -15,8%;por otro lado en la balanza de productos no petroleros donde los productos destacados como: cacao, banano, camarones, rosas, y sus elaborados, etc. que presentaron un crecimiento general de 17,5%. (BCE, 2015)

Los productos que presentaron un crecimiento considerable son:

Banano y plátano	(10,7%)
Camarón	(44,1%)
Cacao y elaborados	(33,7%)
Atún y pescado	(3,6%)
Productos mineros	(96,4%)
Madera	(34,2%)
Jugos y pulpa	(34,2%)

Las importaciones del Ecuador también mostraron un crecimiento del 2,2%, alcanzando un valor FOB de \$ 26,459,30 millones de dólares americanos, en Ecuador se puede tener en cuenta cuatro rubros importantes como: Capitales, Combustibles, Consumo, Materias Primas, Productos diversos en los cinco rubros se presenta diferentes fluctuaciones , es decir ese año se presentó: -1,9%; 8,30%; 0,04%; 3,2%; -9,8% respectivamente, se observó estas cantidades que el aumento es mínimo y hasta en algunas se ha registrado una disminución de importaciones, esto es debido a las medias tomadas por el gobierno nacional, las salvaguardias que fueron tomadas el 11

de marzo del 2015, para los productos importados , debido a la baja del precio del petróleo y para proteger la circulación del dólar en el país. (BCE, 2015)

3.2 Análisis de la balanza comercial de Brasil periodo 2007-2014

Brasil es uno de los exportadores más grandes del mundo, el 70% de sus exportaciones son materia prima, sus valores de exportaciones son en billones en la década de los noventa desde 1995 hasta el 2000 el saldo de su balanza fue negativo, a principios del siglo XXI se puede ver una recuperación, donde se muestra importantes superávits (asociación de comercio exterior Brasil), a excepción del 2014 donde se puede ver un déficit de -3,930 billones de dólares americanos; las tres principales razones por las cual se presentaron estos valores según el secretario de Comercio Exterior, Daniel Marteleto Godinho fueron: el precio de los productos fue menor que el esperado especialmente en el mineral del hierro; la crisis que está enfrentando argentina, ya que es uno de los principales compradores de los productos del mercado brasilero, y las importaciones de los combustibles siguen siendo muy altas, aunque han tratado de disminuir, siguen siendo un rubro difícil de controlar y crean déficit en su balanza. (Amato, 2015)

3.2.1 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2007

En el 2007 por la valorización del real en el mercado y además que las importaciones que registraron un crecimiento, hubo un decrecimiento en el superávit en comparación con el año anterior, las exportaciones registradas desde enero hasta diciembre fueron de \$160,649 billones con un incremento del 16,6%, y las importaciones de \$120,621 que aumentaron en un 32%, se observa que aunque las exportaciones fueron mayores no crecieron al mismo ritmo que las importaciones por eso se ve que el superávit no fue mayor al

registrado al año anterior sino todo lo contrario, dejando un saldo comercial de \$40,028 billones, que fue menor en un 13,8% al año anterior. (MDIC, Ministerio de Desenvolvimiento, Industria y Comercio Exterior, 2008)

Los productos brasileiros de exportación se dividen en tres grupos:

- Básicos: que representaron \$ 51,596 billones en los cuales se encuentran productos insignes como: trigo en grano, bovinos vivos, maíz, cobre, magnesio, aluminio, algodón, carne, petróleo, soya, etc.
- Manufacturados: que representaron \$83,943 billones en los cuales son: leche y crema de leche, máquinas de uso agrícola, gasolina, partes de aviones, autobuses, alambre en hierro o acero, insecticidas, motores, jugo de naranja, plataformas de petróleo, perfumería, medicinas, maquillaje.
- Semi manufacturados: que representaron \$21,800 billones en los cuales se puede encontrar productos como: azúcar, oleo de soya, semi manufacturados en hierro, aluminio. (MDIC, Ministerio de Desenvolvimiento, Industria y Comercio Exterior, 2008)

En los cuales también se presentó un crecimiento importante de 27,6% en básicos, 11,4 % en manufacturados, 11,2% en semi manufacturado.

Brasil tiene un largo alcance pero en este año se realizó exportaciones a los siguientes bloques económicos:

- Unión europea
- ALADI
- MERCOSUR
- ARGENTINA
- ESTADOS UNIDOS
- ASIA, donde su principal comprador es China
- África

- Oriente medio donde la mayoría de sus exportaciones están destinadas a Irán
- Europa oriental

Tabla 1. Exportaciones Brasil 2006-2007

ENERO - DICIEMBRE - 2007/2006 - US\$ MILLONES FOB					
	ENERO - DICIEMBRE		VARIACION % 2007-06	PARTICIPACION %	
	2007	2006		2007	2006
UNION EUROPEA	40,428	31,045	29,70%	25,20%	22,50%
ALADI	36,426	31,495	15,20%	22,70%	22,90%
MERCOSUR	17,354	13,986	23,60%	10,80%	10,10%
ARGENTINA	14,417	11,74	22,30%	9%	8,50%
DEMÁS ALADI	19,072	17,509	8,50%	11,90%	12,70%
ESTADOS UNIDOS	25,314	24,773	1,80%	15,80%	18%
ASIA	25,086	20,816	20,00%	15,60%	15,10%
CHINA	10,749	8,402	27,40%	6,70%	6,10%
AFRICA	8,578	7,456	14,60%	5,30%	5,40%
ORIENTE MEDIO	6,399	5,749	10,90%	4,00%	4,20%
EUROPA ORIENTAL	4,309	3,892	10,30%	2,70%	2,80%
DEMAIS	14,109	12,581	11,70%	8,80%	9,10%
TOTAL	160,649	137,807	16%	100,00%	100,00%

Fuente: Secretaría de Comercio Exterior de Brasil.

Elaborado por: las autoras.

Por otro lado sus importaciones se dividen en cuatro grupos importantes:

- Bienes de consumo con un crecimiento de 33,5%
- Bienes de capital con un crecimiento de 32,3%
- Materias primas con un crecimiento de 30,7%
- Combustibles con un crecimiento de 31,5%

Los bienes de consumo se pueden dividir en dos grupo: los productos duraderos, y no duraderos los cuales tuvieron un incremento de 35,2% y 31,7% respectivamente; entre los bienes duraderos tuvieron un aumento importante

los productos de: utensilios domésticos (68,3%), automóviles (62,4%), adornos de uso personal (32%); y los no duraderos: vestimenta (66,5%), farmacéuticos (33,7), bebidas (23,5%), materiales de construcción (46,5%). (MDIC, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, 2008)

Cabe recalcar que es importante ver de dónde provinieron estos productos por eso en este año se registró que de Europa de oriental con un alza del 92,1% se importó abonos, fertilizantes, combustibles; de África (39,2%) aparatos electrónicos, maquinas, equipos de mecánica, vehículo, combustibles; Unión Europea (31,5%) aparatos electrónicos, vehículos, productos químicos, organices, y farmacéutica, fotografía y plásticos; MERCOSUR (29,2%) maquinas, automóviles, cereales, plásticos y máquinas, Estados Unidos (27%) máquinas, aparatos, electrónicos, productos químicos, plásticos, instrumentos de fotografía y óptica; ALADI (21,9%) cobre, vehículos, químicos orgánicos, plásticos. (MDIC, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, 2008)

3.2.2 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2008

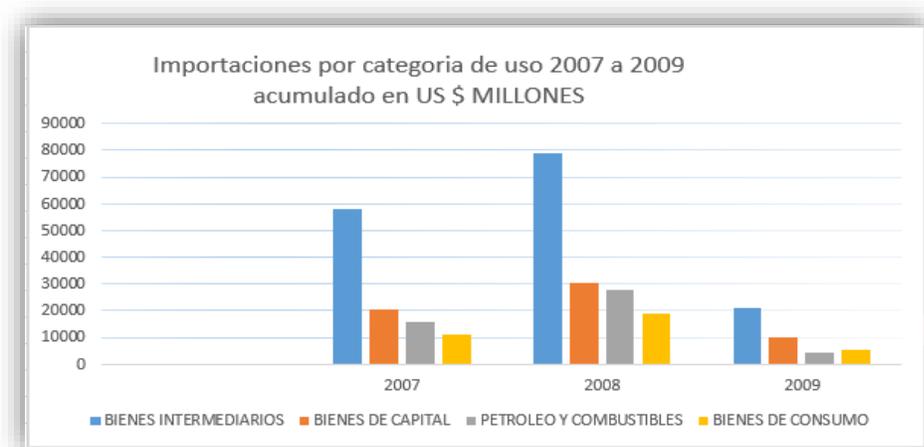
En el año 2008 se observa que la balanza comercial de Brasil se registran exportaciones de \$197.942 billones con importaciones \$ 173.207 billones con un superávit de \$24.735 billones de dólares americanos la venta de los productos en las exportaciones registro un crecimiento de 21.8% y la venta de las importaciones fueron 41.9%, aunque en las metas dispuestas por el gobierno de Brasil fueron más altas es decir de 202 billones. (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2012)

Debido a la crisis mundial registrada en estos años el crecimiento económico se vio retrasado, aunque alcanzo un resultado positivo no fue tan alto como el del 2007, además se puede ver que las importaciones reflejan un

crecimiento importante. En el 2008 hay un crecimiento en productos como material de transporte, materiales metalúrgicos, mineros, petróleo y combustibles, soya, carnes. Los principales consumidores de los productos brasileiros es el bloque de la Unión Europea con más de 45,000 billones; seguido Estados Unidos y Mercosur. (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2012)

Aunque en ese año las exportaciones tuvieron un crecimiento, las importaciones superaron el crecimiento de estas, teniendo como materias primas el aumento más significativo. En el GRAFICO 13 se puede observar el comportamiento de los diferentes rubros de importación. (BACEN, 2009)

Gráfico 13. Importaciones de Brasil por categoría de uso 2007-2009



Fuente: BACEN (2009)

Elaborado por: las autoras.

3.2.3 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2009

El 2009 se ve que ha y un decrecimiento en comparación con el año anterior, esto se debe por la crisis financiera que sacudió a los mercados de Estados Unidos, y Europeos es muy importante ver que los socios comerciales de Brasil están ubicados en esta zona; y aunque existe un superávit es menor al alcanzado al del 2008, los principales productos de Brasil presentan un desaceleramiento, en este año el WTO (World Trade Organization), ubica a este país en el número 24 de países exportadores con el 1,3% del comercio mundial, y el puesto 25 en importaciones. Se registró exportaciones de \$152,995 billones, e importaciones de \$ 127,647, se presenta un decrecimiento de -21,8% y de -25,8% respectivamente, aunque se puede evidenciar un superávit de \$25,348 billones, en las exportaciones se puede ver que en los tres principales rubros hay también un decrecimiento: manufacturados -5,8%; semi manufacturados -20,3% y básicos de -17,5%. (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2012)

Los productos que si registraron un crecimiento en este año tan difícil fueron plásticos: 141,4%, motores de automóviles 128%; gasolina 77,9%, azúcar 51,3%; neumáticos +14,3%; los productos que tuvieron una disminución en arroz de grano -73%; soya en grano -70%; aluminio -54,4%; petróleo -20,8%; maíz -10,2%. (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2012)

Los principales destinos de los productos tuvieron varias fluctuaciones que se detallaran a continuación: al bloque de los países asiáticos creció en un 6,6% representando \$ 37,4 billones, en los países de medio oriente hubo un decrecimiento de -5,1%; también en África hubo una disminución de -13,5% que representaron de \$ 10,213 billones; en la Unión Europea un una caída de -25,8%, al igual que América Latina y el caribe, Mercosur, Europa Oriental,

Estados Unidos con -36,3% , -26,3%, -38,6%, -42,4% respectivamente. (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2012)

En las importaciones las cuatro categorías de uso presentaron un decrecimiento que son en el rubro de combustibles -46,2%; materia prima -27,3%; Bienes de Capital -16,4%; Bienes de Consumo -3,3%. (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2012)

3.2.4 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2010

En el 2010 se observa que hay un gran cambio, donde se puede ver una recuperación del comercio internacional, se ha considerado que en ese año hubo record histórico en la balanza comercial donde las exportaciones registraron \$201,915 billones mientras que las importaciones obtuvieron un \$181,649 billones, en los dos rubros hubo un incremento en comparación con el año en las exportaciones un 31,4% y en las importaciones un 41,7%, dejando un superávit de \$20,266 billones que fue inferior al año anterior con un 19,8%. (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2011)

En las exportaciones brasileras los tres rubros que la componen presentaron crecimiento: Básicos con 44,7%; manufacturados con 17,7%; Semimanufacturados con 37%; como se puede observar las exportaciones básicas tuvieron un mayor crecimiento los siguientes productos fueron los más importantes: Manganeso 91,7%; Hierro 118,3% (los principales destinos fueron China, Corea del Sur, Japón y Europa); Aluminio (71,4%); Cobre (54,1%); Petróleo (76,5%). (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2011)

Los productos Semimanufacturados: Azúcar 55,7%; Pieles y Cuero 50,3%; Ferroaleaciones 47,9%; Celulosa 43,6%. Los productos Manufacturados: Vías

Férreas 182,7%; Maquinas 125,1%; Motores para Vehículos 83,5%; Vehículos de Carga 75,4%; Tractores 64%. En la tabla 2 se detalla los productos de exportación y su variación. (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2011)

Las importaciones tuvieron un crecimiento mayores que las exportaciones, en los cuatro rubros de combustibles: 51,4%; Bienes de Consumo 45,9%; Materia Prima 40,4%; Bienes de Capital 38,1%, donde el principal proveedor paso a ser China desplazando a Estados Unidos con un 14,7% y 12,2% respectivamente. (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2011)

Tabla 2. Exportación de Brasil por factor agregado 2009-2010

Exportación Brasileña por factor agregado					
Periodo de Enero/ Diciembre 2009 – 2010					
PRODUCTO	Enero - Diciembre			USD MILLONES Participación	
	2010	2009	VARIACION %	2010	2009
BASICOS	90,005	61,958	45,30%	44,60%	40,50%
MINERO- HIERRO	28,91	13,246	118,30%	14,30%	8,70%
PETROLEO EN BRUTO	16,151	9,152	76,50%	8%	6%
SOYA EN GRANO	11,042	11,424	-3,30%	5,50%	7,50%
CARNE DE POLLO	5,788	4,817	20,20%	2,90%	3,10%
CAFÉ EN GRANO	5,18	3,761	37,70%	2,60%	2,50%
HARINA DE SOYA	4,718	4,592	2,70%	2,30%	3,00%
CARNE BOVINA	3,86	3,022	27,70%	1,90%	2,00%
TABACO	2,704	2,991	-9,60%	1,30%	2,00%
MAIZ EN GRANO	2,212	1,302	69,90%	1,10%	0,90%
DEMÁS PRODUCTOS	9,44	7,651	23,40%	4,70%	5,00%
SEMI MANUFACTURADOS	28,207	20,499	37,60%	14,00%	13,40%

AZÚCAR EN BRUTO	8,605	5,978	43,90%	4,30%	3,90%
CELULOSA	4,75	3,308	43,60%	2,40%	2,20%
SEMIMANUFACTURAD O / HIERRO	2,59	1,734	49,40%	1,30%	1,10%
HIERRO - ALEACIONES	2,037	1,427	42,70%	1,00%	0,90%
ORO SEMI MANUFACTURADO	1,785	1,4	27,50%	0,90%	0,90%
DEMÁS PRODUCTOS MANUFACTURADOS	8,44	6,652	26,90%	4,20%	4,30%
	79,56	67,349	18,10%	39,40%	44,00%
	3				
AUTOMÓVILES	4,415	3,244	36,10%	2,20%	2,10%
AVIONES	3,971	3,86	2,90%	2,00%	2,50%
AZUCAR REFINADA	3,452	2,399	43,90%	1,70%	1,60%
REPUESTOS DE AUTOMOVILES	3,422	2,417	41,60%	1,70%	1,60%
ACEITES - COMBUSTIBLES	2,577	2,006	28,50%	1,30%	1,30%
MOTORES GENERADORES ELECTRICOS	2,474	1,458	69,70%	1,20%	1,00%
LAMINADOS PLANO DE HIERRO	1,812	1,629	11,20%	0,90%	1,10%
OXIDOS E HIDRÓXIDOS DE ALUMINIO	1,74	1,303	33,50%	0,90%	0,90%
VEHÍCULOS DE CARGA	1,684	961	75,20%	0,80%	0,60%
POLÍMEROS PLASTICOS	1,656	1,426	16,10%	0,80%	0,90%
MOTORES GENERADORES	1,622	1,783	-9,00%	0,80%	1,20%
DEMÁS PRODUCTOS	50,73	44,863	13,10%	25,10%	29,30%
	8				
OPERACIONES ESPECIALES	4,141	3,189	29,90%	2,10%	2,10%
TOTAL	201,9	152,995	32,00%	100,00	100,00
	2			%	%

Fuente: MDIC.

Elaborado por: las autoras.

Los principales destinos de las exportaciones fueron a China con un 15%, que registró un crecimiento de 52,5% y el segundo de Estados Unidos 9,7% que decreció -25%. (AEB, Asociación de Comercio Exterior de Brasil, 2011)

3.2.5 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2011

En el 2011 se pudo ver un continuo proceso de recuperación de la balanza comercial, lo cual deja exportaciones con un valor de \$256,040 billones e importaciones de \$226,243 billones con un crecimiento promedio de 26,8% y \$24,5% respectivamente, la cual dejó un superávit de \$ 29,796 billones con un crecimiento de 47,9%. (MDIC & SECEX, Balanza Comercial Brasileña: Datos consolidados., 2012)

En las exportaciones los tres rubros que la componen tuvieron un crecimiento las exportaciones con productos básicos registro un aumento de 36,1% con productos relevantes como: Arroz en grano (276,5%) con 658 millones; Trigo (208%) con 698 millones; algodón (93,5%) con 1,6 billones; Café (54,5%) 8 billones; Soya (47,9%) con 16,3 billones; Hierro (44,6%) con 41,8 billones; Cobre (2,71%) con 1,6 billones; Carne (20,7%) 5,7 billones. (MDIC & SECEX, Balanza Comercial Brasileña: Datos consolidados., 2012)

En la categoría de productos semimanufacturados se registró un crecimiento en promedio 27,7%; con los siguientes bienes: semimanufacturados de hierro (79%) con 4,6 billones; Hierro fundido (65,1%) 1,6 billones; Oleo de soya (56%) con 1,9 billones; láminas de cobre (55,1%) 513 millones. (MDIC & SECEX, Balanza Comercial Brasileña: Datos consolidados., 2012)

En los productos manufacturados hubo un crecimiento promedio del 16%, los principales productos fueron de: Plataformas de perforación de exploración (992%) 1,04 billones con destino a Singapur; Maquinas de Agricultura (60,7%) con destinos de Estado Unidos, Argentina, Perú, Etanol (47,1%) con 1,49 billones; vehículos de carga (29,8%) con 2,2, billones; los principales bloques económicos donde hubo una alza fueron: África de 37,3%; Asia 33,5%; Estados Unidos 17,3%; América Latina 6,6%; Unión Europea 1,1%; Mercosur 6,4%; Medio Oriente 13,4%. (MDIC & SECEX, Balanza Comercial Brasileña: Datos consolidados., 2012)

Las importaciones siguen registrando un incremento pero no fue tan elevado como años anteriores, del total de las importaciones registradas por Brasil la Materia Prima es de 45,1%; Bienes de Capital 21,2%; Bienes de Consumo 17,7%; Combustibles 16%; los países importadores son: Estados Unidos (15%); China (14,5%); Argentina (7,5%); Alemania (6,7%); Corea del Sur (4,5%); podemos observar que China fue desplazado otra vez a la segunda posición. (MDIC & SECEX, Balanza Comercial Brasileña: Datos consolidados., 2012)

En las exportaciones es muy importante ver de qué tipo de empresas provienen:

- Micro y Pequeña Empresa: 46,3%
- Media Empresa: 25,9%
- Grande Empresa: 25,6%
- Personas Naturales: 2,2%

3.2.6 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2012

Año 2012 hubo una reducción en las exportaciones y en las importaciones, en este año las exportaciones fueron de \$242,580 billones (-3,3%); importaciones de \$223,149 billones, dejando un superávit de 19,431 billones decreciendo en (-34,8%) en comparación del 2011; los tres rubros de exportaciones también marcan un retraso como: Básicos -7,4%; Manufacturados -1,7%; Semi Manufacturados -8,3%. Entre los principales productos cabe recalcar los Semi Manufacturados como productos de cobre -7,5%; Zinc -39,7%; Níquel -25,4%.

- Los productos Básicos: Café en grano -28,5%; Hierro -25,9%; Trigo -10,4%.
- Los productos Manufacturados tuvieron un decrecimiento en laminados de hierro -17,3%; azúcar refinada -7,00%; calzado -15,7%; automóviles -14,4%
- En las exportaciones al país de destino solo hubo un aumento en 3,5% a Estados Unidos; de ahí en África hubo en -0,1%; Asia -1,8%; Medio Oriente -6,1%; Unión Europea -7,7%; Mercosur -14,1%.

Las importaciones tuvieron diferentes movimientos en Bienes de Capital 21,8%; Bienes de Consumo 44,7%; Combustibles 15,8%; Materia Prima -44,7% se puede ver que aunque hubo un incremento importante pero se registró una baja en Materia Prima. (MDIC & SECEX, Balanza Comercial Brasileña: Datos consolidados, 2013)

3.2.7 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2013

En el año 2013 hubo exportaciones de 242,2 billones, que decreció en -1,0%; las importaciones fueron de \$239,6 billones en el cual hubo un aumento

de 6,5%, lo que dejó un saldo comercial \$2,561 billones; las exportaciones de los productos básicos como: la soya, maíz, carne bovina, hierro, cobre, presentaron un crecimiento al contrario en los productos como: petróleo, café, algodón. Dejando ventas de \$113,023 billones. (MDIC & SECEX, Balanza Comercial Brasileña, 2014)

En los productos Semi manufacturados hubo una disminución de -8,3% y el total de ventas fue de \$30,526 billones con aumento en los productos de celulosa, pieles y cueros, y disminución de azúcar y hierro. Los productos Manufacturados tuvieron un crecimiento de 1,8% con ventas de \$93,090 billones y los productos como automóviles, plataformas, vehículo de carga, plásticos, tractores tuvieron un aumento, los productos como oleos, combustible, y aviones tuvieron una caída en sus ventas.

Las importaciones muestran un aumento en todas sus categorías: Bienes de Capital \$51,652 con un crecimiento de 5,4%; la Materia Prima registro un crecimiento de % 5,8 con \$106,500; Combustible aumento con 13,8% \$ 40,502 billones; Bienes de Consumo con \$40,963 billones con un incremento de 3,2%. (MDIC & SECEX, Balanza Comercial Brasileña, 2014)

Los proveedores de Brasil que presentaron un crecimiento fueron:

Estados Unidos	10,4%
África	21,3%
Unión Europea	5,5%
América Latina	4,5%

Los bloque comerciales que presentaron un decrecimiento:

Europa Oriental	-13,1%
Medio Oriente	-1,2%

3.2.8 Análisis de la balanza comercial de Brasil año 2014

En el 2014 los datos mostrados en el comportamiento de la balanza comercial son las siguientes exportaciones de \$225,101 billones e importaciones de \$220,060 billones con una disminución de -7% y un incremento de 4,5% respectivamente, dejando un déficit de -3,959 billones.

En este año los rubros de exportaciones los precios y las toneladas disminuyeron en -5,3% y -1,8%, respectivamente; los productos básicos registraron 7,635 billones (-17,2%); los Manufacturados 6,889 billones (-26%); los Semi Manufacturados (-12,4%).

Los productos que presentaron un mayor cambio fueron:

Manufacturados

Plataforma extracción de petróleo	-74,4%
Automóviles	-41,8%
Vehículos	-32,5%
Azúcar refinada	-25%
Partes de automóvil	-22%
Aviones	-10,4%

Semi Manufacturados

Cobre	-53,1%
Oro	-31,1%
Aluminio	-18,7%
Oleo de soya	-17,8%
Hierro	-3,5%

Básicos

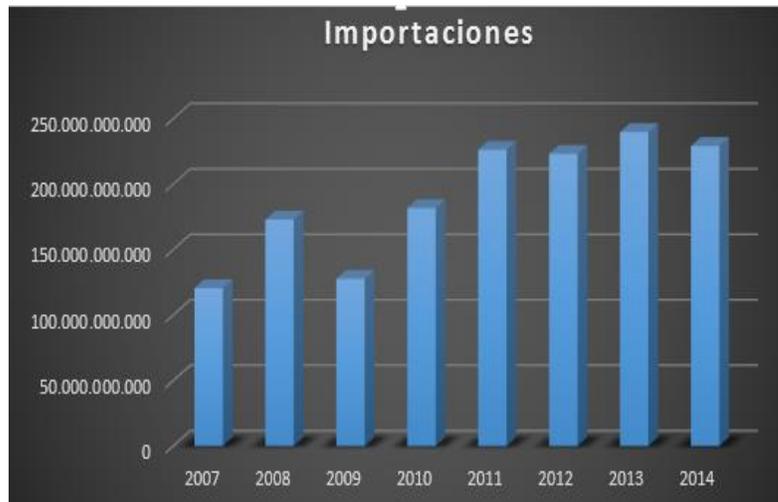
Maíz	-38%
Tabaco	-24,4%
Hierro	-20,5%
Café	+31,8%
Petróleo	+26,2%
Algodón	+22,6%
Carne	+17,8%

Todos los bloques económicos registran una disminución en ventas el más fuerte es en Argentina (-27,2%); América Latina (-14%); China (-11,18%); África (-12,5%). Las importaciones disminuyeron en 9,8%; todos los rubros decayeron excepto el de combustible con 7,4% y los que registraron una disminución. (MDIC, Aspectos generales de la Balanza Comercial, 2014)

- Bienes de capital -18,9%
- Bienes de consumo -12,8%
- Materia prima -10,6%

Todos los bloques económicos registraron una decaída en las ventas excepto Europa Occidental.

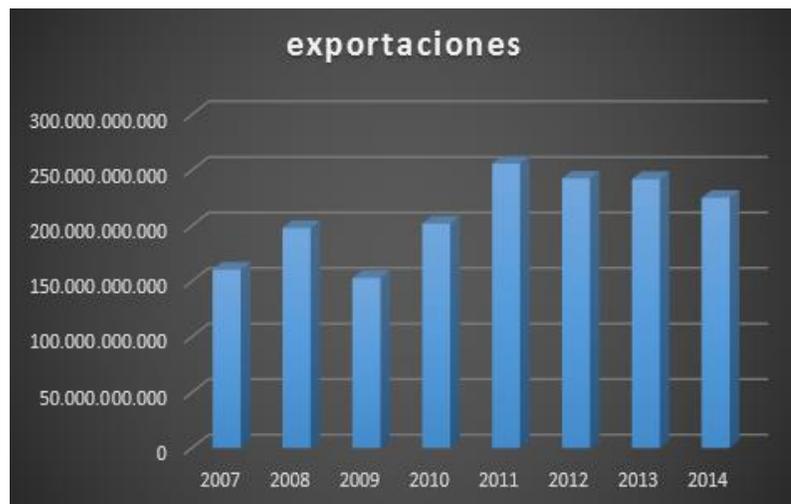
Gráfico 14. Importaciones totales Brasil desde el 2007 al 2014



Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior

Elaborado por: las autoras.

Gráfico 15. Exportaciones totales Brasil desde el 2007 al 2014



Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior

Elaborado por: las autoras.

3.3 Análisis de la balanza comercial Ecuador – Brasil

Desde el 2007 hasta el 2014 se observa que la balanza comercial ha estado en saldo negativo, las importaciones desde Brasil han sido más altas que las exportaciones, los principales productos que se exportan de Ecuador a Brasil, son bombones, caramelos, atún, madera, palma africana, medicamentos. Aún no se logra un cambio positivo en la balanza.

Las importaciones desde Brasil han estado marcadas por productos como: aviones, hierro, turbinas, generadores, motores, Terminales de teléfonos celulares portátiles, polietileno, papel cartón, algodón, el déficit del año 2014 fue de \$679.255.096 millones de dólares americanos.

Gráfico 16. Balanza Comercial Ecuador-Brasil 2007-2014



*Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior
Elaborado por: las autoras.*

Tabla 3. Valores exportados e importados por año

AÑOS	Exportaciones	Importaciones
2007	\$ 30.279.363,00	\$ 661.723.709,00
2008	\$ 42.580.798,00	\$ 877.964.780,00
2009	\$ 41.429.439,00	\$ 638.206.928,00
2010	\$ 56.885.016,00	\$ 978.681.264,00
2011	\$ 95.214.422,00	\$ 933.178.029,00
2012	\$ 133.041.593,00	\$ 898.591.182,00
2013	\$ 140.856.077,00	\$ 820.245.195,00
2014	\$ 142.849.162,00	\$ 822.104.258,00

*Fuente: Ministerio de Desarrollo de Industrias y Comercio Exterior-Brasil
Elaborado por: las autoras.*

La brecha que separa las exportaciones de las importaciones es muy amplia, es claro que la industria ecuatoriana aún no está lista para competir con un país como Brasil, en la tabla 4 se observa el crecimiento, además la diferencia porcentual entre exportaciones e importaciones.

Tabla 4. Crecimiento de exportaciones e importaciones por año

AÑOS	Exportaciones	Importaciones	Crecimiento de exportaciones	Crecimiento de importaciones	balanza comercial
2007	\$ 30.279.363,00	\$ 661.723.709,00			-95%
2008	\$ 42.580.798,00	\$ 877.964.780,00	40,6%	32,7%	-95%
2009	\$ 41.429.439,00	\$ 638.206.928,00	-2,7%	-27,3%	-94%
2010	\$ 56.885.016,00	\$ 978.681.264,00	37,3%	53,3%	-94%
2011	\$ 95.214.422,00	\$ 933.178.029,00	67,4%	-4,6%	-90%
2012	\$ 133.041.593,00	\$ 898.591.182,00	39,7%	-3,7%	-85%
2013	\$ 140.856.077,00	\$ 820.245.195,00	5,9%	-8,7%	-83%
2014	\$ 142.849.162,00	\$ 822.104.258,00	1,4%	0,2%	-83%

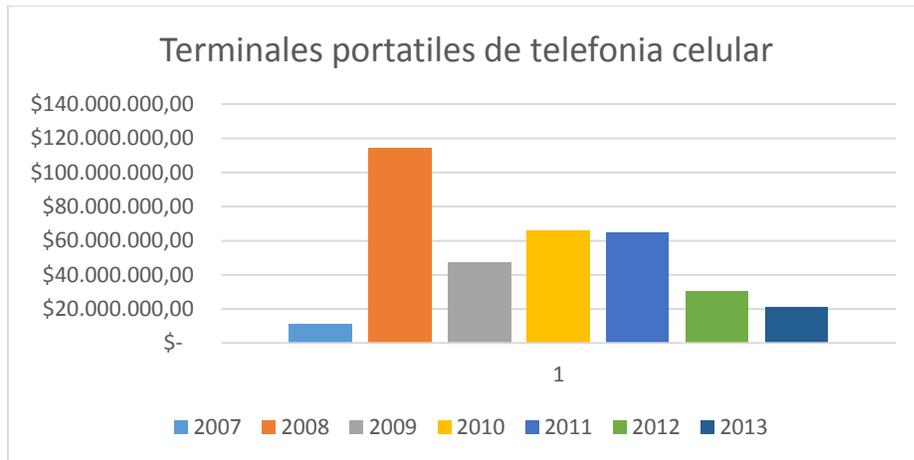
*Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior
Elaborado por: las autoras.*

Los resultados que muestran los gráficos, detalla que Ecuador recibe gran cantidad de importaciones de Brasil, el comercio internacional ecuatoriano debe de tomar las medidas necesarias para crear un equilibrio. En la revisión de la balanza comercial con Brasil, se puede deducir que el cambio de la matriz productiva es algo imperativo, los productos procesados del Ecuador deberían ser competitivos en el mercado internacional es una meta difícil de lograr debido a los años que se tiene de retraso tecnológico e industrial, por esa razón es necesario ver todas las formas posibles de adquirir competitividad en todas las áreas que involucren la producción y exportación de un producto además los organismos encargados del desarrollo del comercio exterior deben tomar las decisiones correctas en cada proyecto a realizarse con el objetivo de mejorar los déficits en la balanza comercial, que el 2014 dejó un déficit en la balanza comercial total de \$ -727,000 millones de dólares americanos.

Los productos más importantes, que son importados por el Ecuador desde Brasil, son: Terminales Portátiles de Telefonía Celular, Equipo de Transporte Aéreo, Hierro y sus derivado, Polipropilenos y sus derivados, Automóviles: Transporte, a continuación se mostrará a través de gráficos la variación, de las importaciones de estos productos en el periodo del 2007 al 2014.

Terminal Portátil de Telefonía Celular, ha tenido una variación muy importante, teniendo su punto más alto en el año 2008, en el cual registra una importación de \$ 114.407.160,00, el cual después en el año 2009 tuvo un decrecimiento del 41,58%, en los siguientes años decreció paulatinamente hasta que en el año 2014 no se realizó ninguna importación.

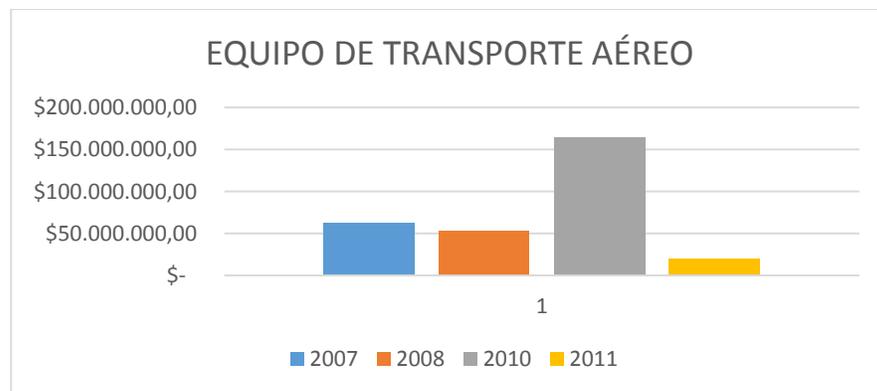
Gráfico 17. Importaciones desde Brasil de terminales portátiles de telefonía



Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior
Elaborado por: las autoras.

El Equipo de Transporte Aéreo, tuvo importaciones del 2007 al 2011, debido a su alto costo este rubro crea un gran impacto en la balanza, solo en el año 2010, la importación fue de \$ 163.653.100,00 millones de dólares americanos, desde el año 2011 no se han realizado más importaciones.

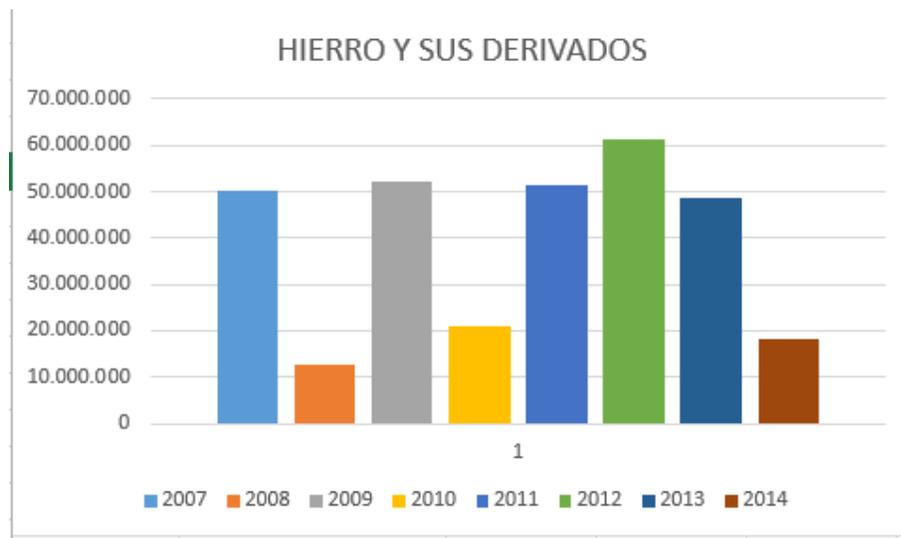
Gráfico 18. Importaciones desde Brasil de equipo de transporte aéreo



Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior
Elaborado por: las autoras.

El Hierro y sus derivados, han sido uno de los productos más estables y que han presentado importaciones todo el periodo 2007 – 2014, su crecimiento es muy cambiante en los primeros años, por ejemplo se registró un decrecimiento en su importación de un -74% en el 2008 y de un, -60% en el 2011, después se puede evidenciar un crecimiento continuo alcanzando su importación más alta en el año 2012 con \$61.319.484 millones de dólares americanos.

Gráfico 19. Importaciones desde Brasil de hierro y sus derivados

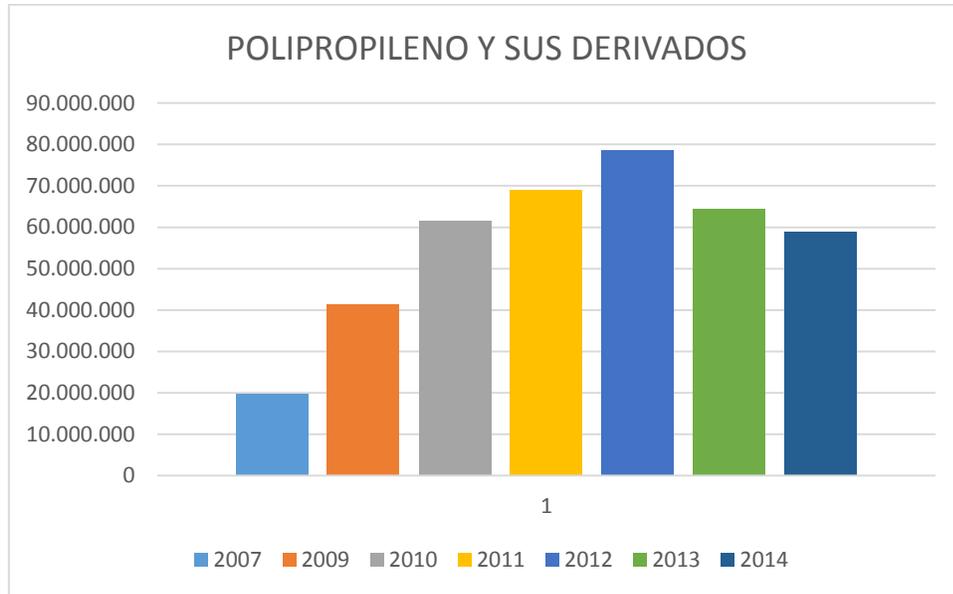


Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior

Elaborado por: las autoras.

El polipropileno y sus derivados, también han tenido un crecimiento estable, importando al Ecuador casi todos los años, su crecimiento ha sido continuo y se pueden observar muy pocas fluctuaciones, en el año 2013, hay un decrecimiento del -18% en comparación con el año 2012.

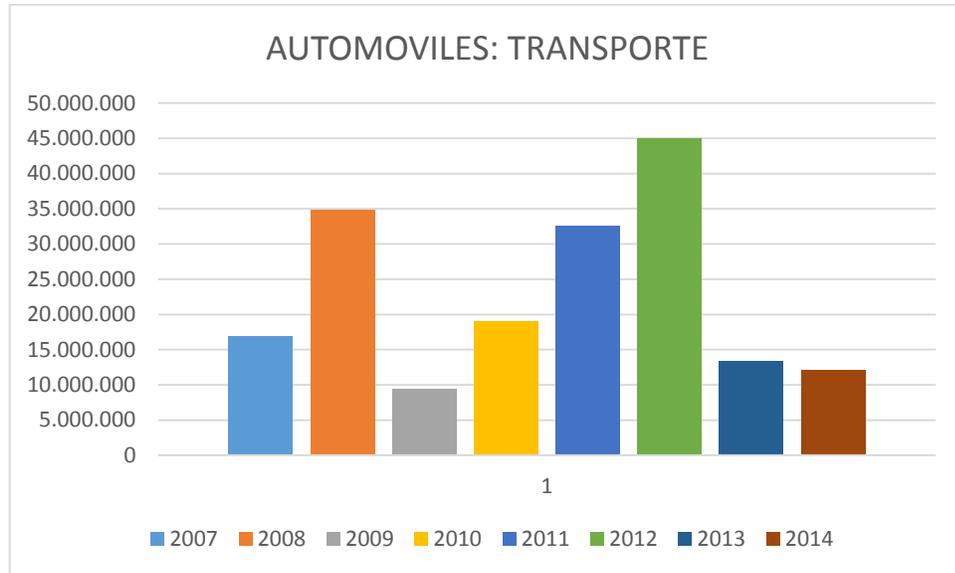
Gráfico 20 Importaciones desde Brasil Polipropileno y sus derivados



*Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior
Elaborado por: las autoras.*

Los automóviles, tienen importaciones constantes, se puede observar en el gráfico, que desde el periodo 2007 hasta el 2014, se han importado todos los años, es evidente que hay fluctuaciones de año a año, sobretudo en el año 2013 y 2014 donde las importaciones se redujeron en un 70%, debido a las medidas restrictivas impuestas por el actual gobierno, que consistían en colocar un cupo a las importaciones de automóviles (Morán & Jaime, 2012)

Gráfico 21 Importaciones desde Brasil desde automóviles



Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior

Elaborado por: las autoras.

Los productos Ecuatorianos que más incidencia tienen en la balanza comercial con Brasil son cinco; Atún y otras Preparaciones; Bombones, Caramelos y Confetis; Medicamentos, Chapos Propileno, tejidos de algodón, Palma Africana, Madera.

El Atún y las otras preparaciones ocupan el primer lugar de todas las exportaciones a Brasil, como se observa en la gráfica, las exportaciones tienen un crecimiento continuo, y gozan de una gran aceptación. En comparación con el año 2007 y el 2014, hubo un crecimiento del 704%, lo que significa que este mercado está en constante crecimiento.

Gráfico 22. Exportaciones para Brasil de atún y otras preparaciones

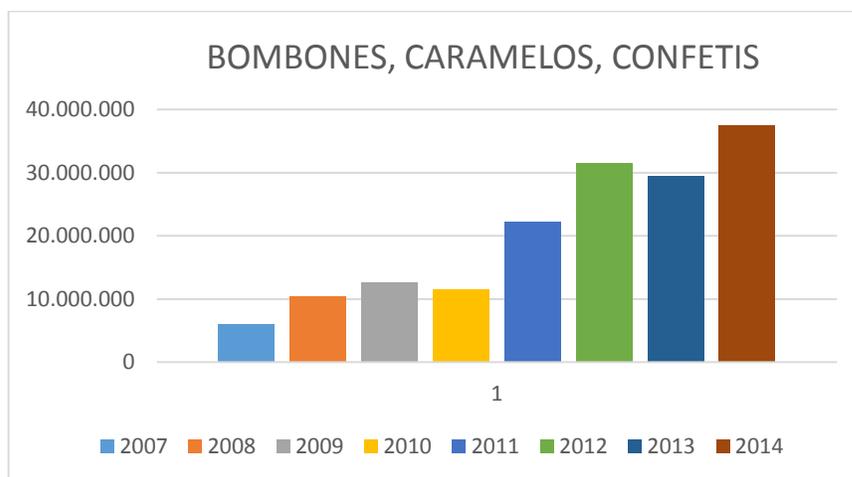


Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior

Elaborado por: las autoras.

Los bombones, caramelos y confetis, son el segundo rubro más importante de los productos exportados, ya que se encuentran presentes en las exportaciones todos los años, mostrando un crecimiento continuo, del año 2013 al 2014 hay un crecimiento del 27%.

Gráfico 23. Exportaciones para Brasil de bombones, caramelos y confetis

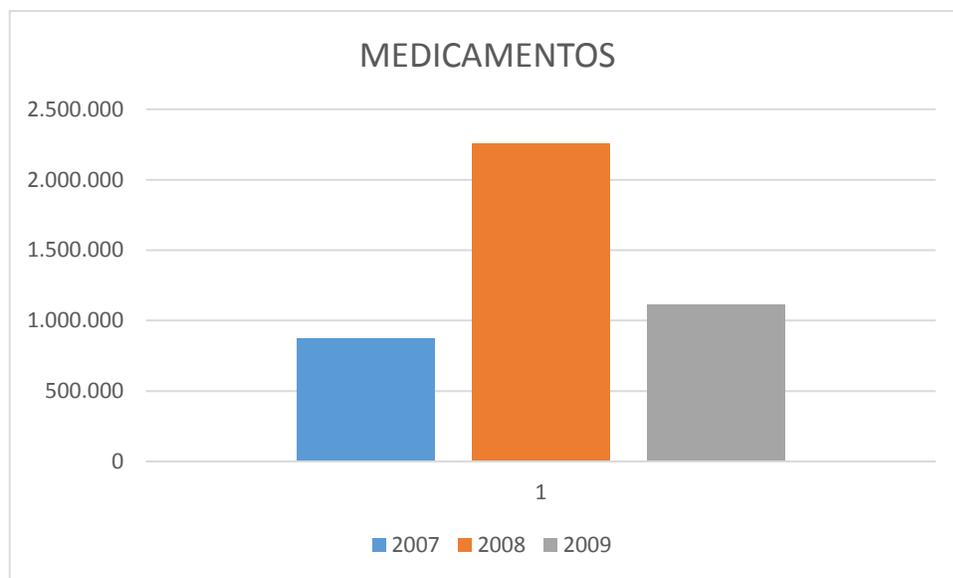


Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior

Elaborado por: las autoras.

Los medicamentos eran uno de los productos que estaban abriendo el mercado, en el periodo del 2007 al 2014, solo se exportó por los tres primeros años estudiados, se dejó de exportar por las medidas restrictivas colocadas por Brasil, en la entrada de medicamentos a ese país como lo detalla el informe de *tenth report on potentially trade-restrictive measures*, de la Comisión Europea.

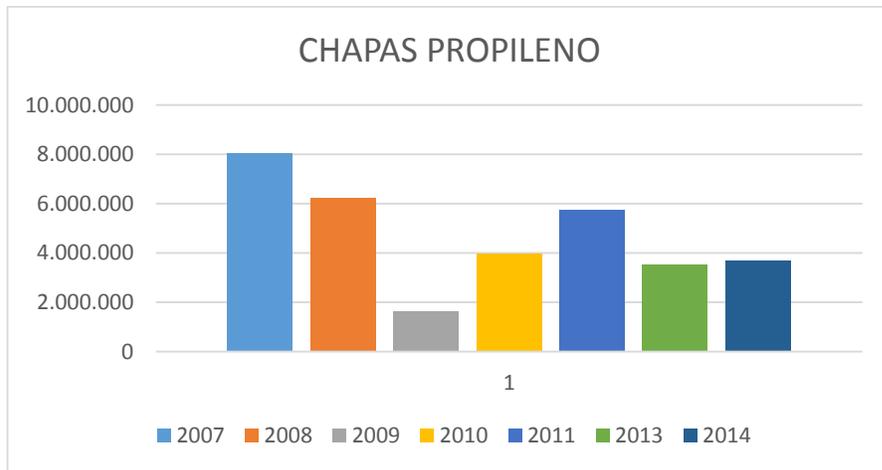
Gráfico 24 Exportaciones para Brasil de medicamentos



*Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior
Elaborado por: las autoras.*

Las chapas de propileno, muestran exportaciones todos los años, aunque no muestran un crecimiento regular, en los dos últimos años las exportaciones se ven más estables.

Gráfico 25. Exportaciones para Brasil de chapas de propileno

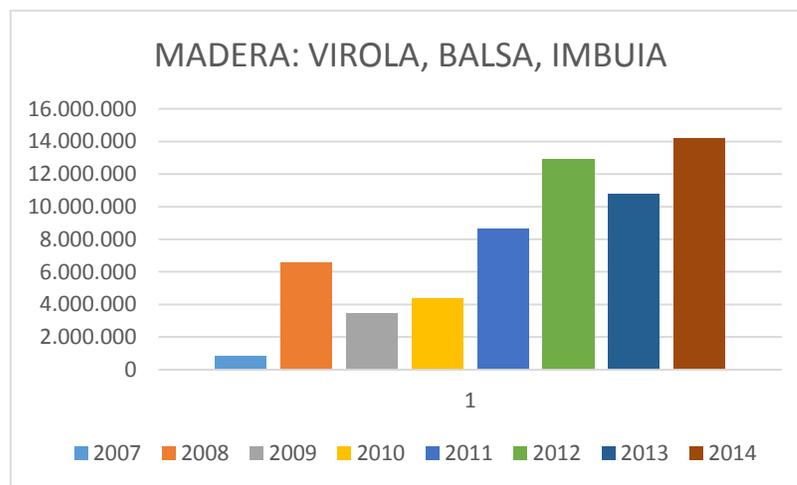


Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior

Elaborado por: las autoras.

La madera, envía exportaciones todos los años, aunque no registra valores altos, se puede observar un crecimiento continuo, en el año 2014 se registraron exportaciones de \$14.218,000 millones de dólares americanos.

Gráfico 26. Exportaciones para Brasil de madera

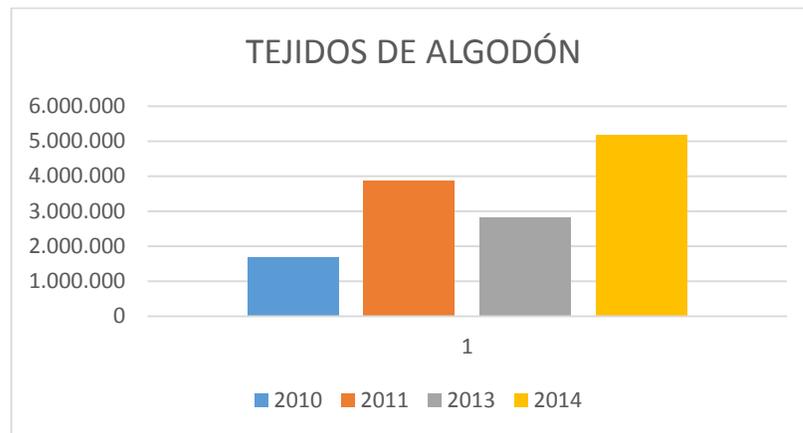


Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior

Elaborado por: las autoras.

Los tejidos de algodón representan un crecimiento en los últimos años, desde el 2010 se exportan tejidos, y se puede ver un crecimiento continuo, el cual se prevé que continúe en los próximos años.

Gráfico 27 Exportaciones para Brasil de algodón

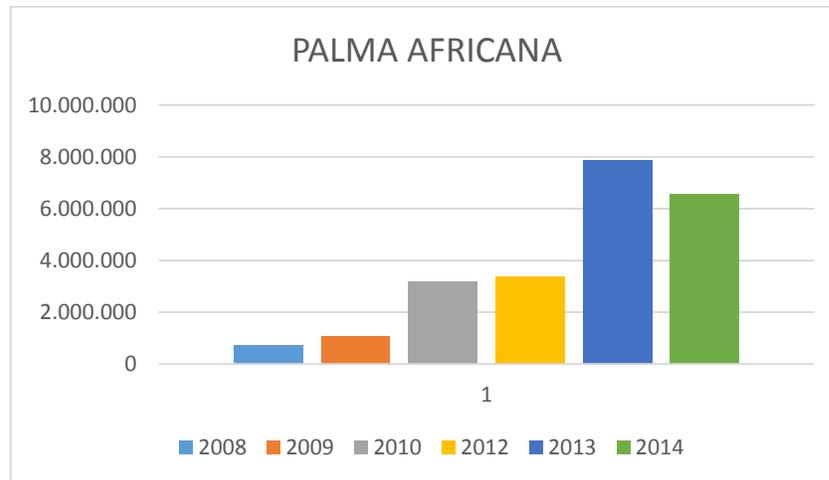


Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior

Elaborado por: las autoras.

La Palma Africana, presenta un crecimiento desde el año 2008, el 2013 presento un crecimiento de 133% en comparación con el 2012, el 2014 presento un decrecimiento del 16,90%, se espera exportar todos los años.

Gráfico 28 Exportaciones para Brasil de palma africana



*Fuente: Ministerio do Desenvolvimento de Industrias y Comercio Exterior
Elaborado por: las autoras.*

Los productos ecuatorianos presentan más estabilidad, ya que se puede observar que se exportan casi todos los años, además la mayoría de estos productos tienen un comportamiento estable, siendo el producto estrella el atún, que el año 2015 de Enero – Abril, hubo una reducción de las exportaciones, del -46,43% en comparación con el año anterior, esto se debe a la tasa de cambio en la actualidad de dólar- real, la cual encarece las exportaciones, y los productos ecuatorianos pierden competitividad, en comparación con las importaciones de los productos brasileños, que no demuestran continuidad, pero si valores de importación altos que son muy superiores al valor FOB de exportación de los productos ecuatorianos, los productos ecuatorianos no son tan industrializados como los brasileños por ende tenemos un déficit muy marcado en la balanza comercial.

Capítulo 4. Análisis de los factores logísticos, económicos y ambientales de la ruta Manta-Manaos.

4.1 Información general de la ruta Manta-Manaos

En este capítulo se dará una explicación de la nueva ruta multimodal Manta – Manaos, este nuevo eje multimodal es desarrollado por este gobierno en concreto el Ministerio de Transporte y Obras públicas, el proyecto es creado con la finalidad de mejorar el comercio internacional del Ecuador, ya que es una ruta es interoceánica, es decir une los océanos pacífico y atlántico; lo que ayudaría a transportar la mercadería sin la necesidad de ir por el canal de Panamá, lo que a su vez incurriría en el ahorro de costos y de tiempo, este proyecto es catalogado estratégico por el actual gobierno, ya que ayudaría a llevar la mercadería de Ecuador a Brasil, por una ruta más corta y con el tiempo (aproximadamente de 20 a 35 años) a Asia, Europa, África. "El proyecto cuenta aproximadamente con 997Km de carretera y 3,200Km de vías fluviales de los cuales solo 170Km están en territorio Ecuatoriano". (El telegrafo, 2014)

El proyecto consiste en tres fases, estas fases comenzaron en el año 2008:

Fase I

Plazo de 2 años, equipamiento mínimo en el terminal Manta, Operación del terminal Manta, muelles y patios

Fase II

Plazo de 20 años, ampliación del Terminal Multipropósito Manta (diseño y construcción de la primera ampliación, corre por cuenta del Estado)

Fase III

Plazo de 15 años, solo si se alcanza un tráfico anual de 240,000 TEUs

Diseño y construcción de la segunda ampliación, equipamiento Operación en las ambas terminales de carga. (Autoridad Portuaria de Manta, 2013)

Cuando se realiza el estudio de esta ruta es necesario verlo como un corredor mundial que conecta no solo los dos océanos sino una gran parte del mundo, comenzando desde el traslado de la mercadería desde los puertos de lejano oriente como:

- *Port of Busan, Pusan east Container Terminal, Inchon, Gwangyang* (Corea Del Sur);
- *Dalian Container, Terminal Ningbo, Qingdao, Shekou Container Terminals Ltd, Shenzhen Chiwan Terminal, Tianjin, Xiamen, Yantian.* (China);
- *Philippine Port Authority, Manila Int. Container Terminal* (Filipinas);
- *Hong Kong Marine Department, HIT Hong Kong In. Terminals* (Hong Kong);
- *Calcutta, Cochin Port Trust, Jawaharlal Nehru Port Trust, Kandla Port Trust, Mumbai Port Trust, Mundra Port, Port Chennai, Port Pipavav, Tuticorin Container Terminal* (India);
- *Kitakyushu Seaport, Kobe, Nagoya Port Authority, Osaka, Port Kobe, Port of Tokyo, Shimizu, Yokohama* (Japón);
- *Johor Port, Johor Port Authority, Kuantan Port Authority, Lumut Port, Tanjung Pelepas, Penang, Port Klang, Sabah Ports Authority* (Malasia)
- *Singapore* (Singapur)
- *Bangkok Modern Terminal, Sriracha Harbour Deep Seaport* (Tailandia);
- *Kaohsiung, Keelung, Taichung* (Taiwán). (transportando.net, 2015)

Hasta Manta, donde está ubicado el terminal multipropósito, una vez la mercadería este en el puerto, se trasladaría vía terrestre hasta Sucumbíos, el

tiempo que toma es de 48 horas. Según el Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, el eje vial cuenta con 1000 Km, de longitud, ruta norte y sur; el cual esta institución considera está operativo en un 100%, la ruta consiste en: inicio Manta, y atraviesa la Maná, hasta llegar a Latacunga, esta ruta es conocida como la vía Manta- Quevedo que pasa por las ciudades de (Manta, Montecristi, Pichincha, El Empalme, Quevedo, Pujilí, La Maná, Latacunga) la construcción de esta vía se encuentra en el PEM (Plan Estratégico de Movilidad), los estudios de esta carretera, la cual es fundamental para este eje multimodal, están realizados y se espera que comiencen los trabajos en los próximos meses. Existen dos rutas (norte- sur), la ruta norte une Latacunga con Baeza a través de la ruta Jambelí- Pifo, o la ruta sur, Latacunga con Baeza, de la vía Ambato- Pelileo- Baños, hasta llegar al puerto Providencia. (informe Ministerio de p,e,c), una vez ahí por el río Napo se dirige hasta el Puerto de Leticia, lugar fronterizo de Perú, Colombia, Brasil, luego por el río Amazonas, llegaría al puerto de Manaos, (este tramo toma 14 días) de ahí tendría salida al Océano Atlántico por el cual también se podría llegar a África, Asia y Europa. (Informe del Proyecto Manta -Manaos, 2015)

Esta ruta interoceánica de América Latina que une dos océanos (pacífico y atlántico), nos beneficiara de gran manera, porque podemos potenciar nuestra industria enviando nuestros productos por el nuevo eje multimodal, no solo a Brasil, sino a los países que están ubicados en el Norte de África, Asia y Europa, esta nueva ruta puede hacer que los productos que ofrezcamos sean más competitivos; uno de principales objetivos de los exportadores es reducir los costos, especialmente los costos de logística, una forma de lograrlo es optimizando el transporte, y lo que quiere lograr esta nueva ruta es exactamente eso, esto ayuda en gran manera a reducir los costos y por ende el producto será más competitivo en el mercado internacional.

En la actualidad se ha logrado realizar 43 viajes, y se ha exportado alrededor de 28000 toneladas, impulsado por el gobierno nacional con la participación de una empresa privada interesada en el futuro de esta ruta, el primer viaje que se realizó fue en el 2008, inicio con una ceremonia, donde se mostraba las bondades del proyecto, además del apoyo gubernamental hacia el mismo; el viaje consistió en el embarque de varios productos: como atún, aceite, acero, y enviarlos en una barcaza llamada "la morochita 2", propiedad de la empresa ecuatoriana *Amazon Service S.A.*, que obtuvo un financiamiento de la CFN, Corporación Financiera Nacional, para la construcción de la tercera embarcación con una capacidad de unas 1400 toneladas (Coordinador de Logística Internacional, 2015), la primera embarcación navegó por el río Napo, y al cabo de una semana llegó a puerto de Leticia, donde se pudo comprobar con este viaje que la ruta pasó de ser un sueño a una realidad, se espera en la actualidad poder llegar a Manaos.

4.2 Problemática

Este es un proyecto de más alta vigencia (35 años), y a lo largo del tiempo transcurrido se han presentado varios inconvenientes, que crearían un retraso en el proyecto hasta un posible abandono del mismo, a continuación se va a realizar un detalle de cada uno de los problemas a presentarse; que incluyen factores logísticos, económicos y ambientales.

4.2.1 Factores logísticos

4.2.1.1 Adecuación del Puerto Multipropósito Manta, y de las vías terrestres y fluviales.

El puerto de Manta en la actualidad realiza varias operaciones, por eso es conocido como un puerto multipropósito entre sus actividades esta: la descarga de producto en granel sólido y líquido , importación de vehículos, pesca internacional y nacional, en cuanto al movimiento de carga contenerizada es mínimo en el 2013 se movilizó 11,385 toneladas, esta cantidad es muy inferior en comparación con la demás carga transportada, ya que en cifras porcentuales el puerto movilizó ese año 0,01%, solo en carga contenerizada, se estima que el gobierno del Ecuador debe de hacer una inversión aproximada de \$150,000,000 millones de dólares, los cuales serán destinados para la ampliación del puerto , instalación de bodegas, equipo especializado, personal, construcción de nuevos muelles; con este primer e importante paso, se puede pensar en la adecuación de la ruta Manta-Manaos, el decreto que iba a ser firmado el 25 de junio del 2015 por el presidente Rafael Correa, fue pospuesto sin fijar fecha alguna, hasta que no haya la firma de ese decreto donde se dispone de los recursos necesarios para convertir al Puerto de Manta en uno de los más competitivos del Ecuador, y sobretodo que sea capaz de movilizar la cantidad de TEUs¹ requerida, recién en ese momento se podría pensar con mayor seguridad en el nuevo proyecto. En cuanto a las vías terrestres las que existen están en buen estado pero se espera la construcción de una vía directa que conecte Manta con Sucumbíos (Puerto Providencia), de esta obra solo se ha concretado la primera fase de la construcción, la vía va a ser considerada para movilizar mercadería proveniente del puerto de Manta, para llegar a Sucumbíos hay que pasar por la sierra, eso requiere una inversión muy alta porque para hacer una carretera en una montaña se necesita muchos recursos, que además tomarían un tiempo considerable. En cuanto a las vías fluviales el caso es aun más complicado, ya que aún no hay una infraestructura adecuada en el puerto de Providencia para realizar envíos o para recibir

¹ Las siglas TEU representa una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo expresada en contenedores.

mercaderías, además el río Napo no tiene balizaje lo que hace casi imposible la navegación en la noche, una vez que se llegue a territorio brasileño, según las políticas del país brasileño solo un practicante que debe ser nativo del lugar puede manejar la embarcación. (Bejarano & Edgar, 2015)

En la entrevista concedida por Ing. Alexandra Salvador, directora de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, supo informar que el préstamo para la ampliación del puerto de Manta sería otorgado por el Estado brasileño, a través de la empresa Odebrecht, y como el actual gobierno aún tiene problemas legales, se espera primero solucionar esos inconvenientes para después darle continuidad al préstamo del Puerto de Manta, por aquella razón no hay fecha agendada. (Salvador, 2015).

4.2.1.2 Posible Competencia de otras rutas interoceánicas

4.2.1.2.1 CORREDOR INTEROCEANICO PERU-BRASIL

La ruta interoceánica que ya está en uso y tiene una conexión directa con Brasil, es la Ruta Interoceánica Perú – Brasil. Esta ruta entro en funcionamiento en el año 2010, es una ruta de casi 6000km alrededor de 5 días que une a las ciudades de Lima y Sao Paulo, la ruta es única en Latinoamérica y conto con el apoyo de la IIRSA, tomo alrededor de unos 30 años, la ruta va desde el pacífico peruano, la amazonia boliviana, y llega hasta el atlántico brasileño, los presidentes de cada país realizaron las inversiones necesarias para concretar este sueño, que unía el Pacífico con el Atlántico, este sueño que tiene décadas ya que Brasil buscaba tener más comercio y crear más rutas con países del mismo continente, con algunos retrasos debido a la falta de compromiso de algunos gobiernos, pero la fase más importante de esta obra fue en el año 2000 cuando el presidente de Brasil Fernando Henrique Cardoso reunió a los presidentes de los países latinoamericanos y con apoyo de IIRSA, se apresuró

la concretización de la obra, por el lado de Brasil se realizaron de manera inmediata la pavimentación y adecuación de las carreteras hasta la frontera con Perú, pero por el lado de Perú se presentaron más problemas ya que en algunos años la obra fue postergada por falta de presupuesto, hasta que el presidente Alejandro Toledo con aprobación del congreso dieron paso a la construcción de la ruta interoceánica, otro inconveniente que Perú tuvo que superar fue la falta de presupuesto ya que se necesitaba para alrededor de \$820,000,000 millones de dólares, los cuales la mitad fue concedida por un préstamo de Brasil, y unos 300,000,00 millones los financió con la CAF (corporación andina de fomento), cabe recalcar que la mayoría de los contratos fueron otorgados a la constructora más grande de Brasil Odebrecht lo cual fue de gran controversia ya que cuando el presidente Alan García tomo la continuación de la obra el presupuesto designado era insuficiente, lo cual causo grandes problemas políticos y económicos al final la obra termino costando al país peruano alrededor de \$2,800,000 millones cuatro veces mayor de lo planeado, la ruta cubre desde los puertos, la cordillera peruana hasta su amazonia, a mediados del 2011 se realizó la inauguración del puente continental sobre el rio madre de Dios, el cual era necesario para que la ruta funcionara en su totalidad, esta inauguración se realizó bajo la presidencia del Ollanta Humala. (CONNECTAS, 2012)



Desde ahí la ruta funciona en perfectas condiciones al menos logísticamente hablando, no solo sirve como una ruta de transporte de mercadería, sino que además es una ruta turística que une diversos lugares de los países mencionados, hasta la actualidad se ha realizado los respectivos análisis de cómo ha beneficiado a los países, y la verdad es que la ruta tuvo un alto costo para Perú, y no se han visto grandes impactos, los problemas que han venido enfrentando, es el poco movimiento comercial en la ruta, uno de los objetivos de esta ruta era de mejorar el comercio bilateral pero se ha mostrado todo lo contrario, la balanza comercial sigue siendo negativa para Perú, y en el 2014 las exportaciones de Perú a Brasil aumentaron y solo un 2% fue trasladado por vía terrestre es decir que la gran ruta interoceánica no está cumpliendo sus objetivos, hay varias entre las cuales se destacan: los arduos controles de aduanas, el hecho de que aun que haya mercadería para enviar, no hay carga con la cual los camiones regresan lo cual crea un encarecimiento en los costes de logística y los productos pierden competitividad, la falta de motivación por parte de las empresas para promocionar las bondades de la región.

Como la gran obra todavía no ofrece lo que prometió las empresas peruanas están buscando más rutas para activar el comercio con una de las economías más grandes del mundo, y tiene una ruta a la cual le apuestan ya que se une por el norte de Brasil por vías fluviales, y esperan financiarla lo más antes posible. (Comercio, 2014),

4.2.1.2.2 TREN BIOCEANICO PERU-BRASIL

El tren bioceánico es una ferrovía que se construirá desde Bayovar-Peru hasta Santos-Brasil. Esta construcción tiene previsto que se comience en el 2018 y un costo de 10000 millones de dólares, comprende un tendido de 8 mil

kilómetros en ambos países; y tendrá el objetivo de conectar a Brasil con el Océano Pacífico y fortalecer el comercio China-Perú-Brasil. Este tren servirá como transporte de productos no tradicionales como la soya. Esta infraestructura ya tiene el apoyo de China y Brasil; y el 19 de Mayo del 2015, Dilma Rossousef anuncio el comienzo del estudio de viabilidad de proyecto que durara un 1 año, ese mismo día, se oficializo el acuerdo tripartito con el ministro de China, Li Kequiang.

“El tren bioceánico sería un tercer eje de integración entre Brasil y Perú, que ya tienen dos ejes funcionando, el primero es la carretera Interoceánica que llega a los puertos peruanos de Ilo y Matarani y el otro, casi completo, es el de Paita-Manaos.” (Velarde, 2015)



Esta vía a pesar de todas sus ventajas, tiene una desventaja que es el puerto de Bayovar. Bayóvar es el puerto terminal del oleoducto troncal del Ucayali a Bayóvar; en este puerto se embarca toda la producción petrolífera de la selva norte del Perú. El objetivo es transporte roca fosfórica. (IIRSA, 2015) Este puerto no está totalmente desarrollado y se necesitara una fuerte inversión sumada a lo que costara la construcción de la ferrovía. Por ende no solo se

necesitara mucho dinero, sino que también se tiene que tomar en cuenta el tiempo. La ferrovía se dice que se comenzara su construcción en el 2018 y terminara en el 2023, pero un puerto marítimo es mucho más complejo de construir y manejar, por tal razón no se cree que estará listo cuando la vía férrea este lista, por lo tanto este corredor no funcionara en un 100%.

Tabla 5 Ventajas y desventajas de corredores logísticos sudamericanos

Ruta interoceánica	Ventajas	Desventajas
Perú- Bolivia- Brasil, casi 6000 km de carretera, pasando por la amazonia de Bolivia.	La ruta une directamente al puerto de Perú a Sao Paulo Brasil, pasando por la amazonia boliviana.	Las exportaciones han incrementado, pero solo el 20% del crecimiento de las exportaciones pasan por el canal interoceánico.
	Favorece al crecimiento de las exportaciones, zonas cercas del territorio se han visto un aumento en las exportaciones sobretodo de cebolla, fideos, textiles, cemento.	Los requisitos por parte de las aduana brasileñas son muy exhaustivos, y complican el paso de productos ya que solicitan constantemente los permisos fitosanitarios, fiebre amarilla y aduanero
	El comercio de Perú a Brasil está en crecimiento aunque aún haya un déficit en la balanza comercial existe más demanda de los productos peruanos	Aún que haya un crecimiento en el comercio, el problema es logístico, ya que si hay transporte para llevar mercadería para enviar a Brasil pero no mercadería que regrese

		es decir se crea un falso flete
	Se promueve el comercio desde Asia, lejano Oriente hacia Brasil, Chile lo que ayuda a la solvencia de la ruta	No existe un servidor logístico en la zona de la ruta
	Favorece las relaciones bilaterales entre Brasil – Perú	Las aduanas de Brasil están muy desarrolladas donde cuentan con un edificio y por medio de eso hacen un control de calidad, fitosanitario y migratorio, mientras tanto las aduanas de Perú cuentan con una infraestructura precaria que no cumple con las funciones debidas.
Ruta Tren Bioceánico China, Perú, Brasil	Nueva ruta que une Asia, Lejano Oriente con Brasil, por un ferrocarril, que pasa por Perú, lo que haría que se dinamice la economía de estos países.	Hay un gran impacto en el Medio Ambiente, ya que se tiene que construir una ruta que traiga y viceversa, la carga desde Asia a Brasil, y tiene que pasar por la cordillera y por la amazonia peruana, por eso se debería construir carreteras con adecuaciones para ferrocarriles.
	China va a realizar la mayor inversión en esta	Se tiene que hacer una fuerte inversión, donde

nueva ruta interoceánica , donde se está haciendo estudios de factibilidad	china va realizar préstamos a los países involucrados
Esta ruta servirá para fomentar el comercio de los países.	El puerto de Bayóvar, será el punto donde se va transportar la carga que llegue del lejano oriente y China hacia Brasil, de la misma forma será el puerto que envíe toda la mercadería de Brasil y Perú a los demás países de Asia, Lejano Oriente, Europa. Por esta razón este puerto debe de ser un mega puerto para que tenga la capacidad de movilizar la carga, en la actualidad las instalaciones son muy limitadas y no cumple con los requisitos, por eso es necesario además de la construcción de la carretera, la inversión en este puerto que tiene una fortaleza de unos 40 metros de calado natural
Aumenta las posibilidades de integración latinoamericana, ya que por sus características	Esta vía busca la integración latinoamericana pero lo que China desea es tener una forma de tener

puede servir a muchos países de la región, facilitaría el comercio, y las relaciones entre países.

una relación comercial más cercana con Brasil, lo que sugeriría que esta ruta va ser usada con Brasil, y Perú se beneficiara de esto ya que por condiciones geográficas se tiene que pasar ese país.

Fuente: (Comercio, 2014), Entrevista con Alberto Ruibal

Elaborado por: autoras.

4.2.1.3 Navieras

Las navieras son vitales en el transporte de bienes, para que esta ruta tenga éxito se debe de tener un flujo de carga es decir superar las 240,000 TEUs anuales, lo cual involucraría el trabajo de una línea naviera para la movilización de la carga, como se mencionó antes la ruta es de Manta a Manaos. El puerto de Manta enfrenta problemas ya que es deficiente en el transporte de carga contenerizada, por esa razón la única línea naviera que operaba el puerto de Manta y que podía ofrecer sus servicios para realizar el transporte de carga, era CCNI de Hamburg sud, la cual retiró las operaciones del puerto el día 16 de julio del 2015, debido al bajo nivel de carga y a que no era rentable ir a ese puerto, la carga que ellos llevaban en su mayoría era productos del mar como Atún, y su principal destino era el continente Europeo, según el presidente de CCNI en Ecuador Ing. Luis Rumbea, no creen que el puerto de Manta llegue a realizar un importante movimiento de carga en los próximos años, además según él, el nuevo proyecto del eje multimodal Manta-Manaos, considera que la ruta es muy riesgosa y se necesita muchos estudios especializados sobretodo estudios de riesgo, ya que según su experiencia esta ruta no va ser positiva para la economía del país. Una de las razones que

expreso, fue que el puerto de Manta no es eficiente en el manejo de carga, además que no mueve una cantidad considerable y la falta del apoyo gubernamental para lograr este cometido, otra de las razones es la navegabilidad del Río Napo, la cual afectada el comercio ya que su calado no es suficiente para las grandes embarcaciones, las cuales necesitan 8 pies de calado (2,4 metros) para poder navegar, y en puerto de Providencia hay que tener un calado de 2 pies, para una barcaza individual, además es importante tomar en cuenta que solo se puede navegar 10,5 meses, y se podría llevar una embarcación grande 2*2 *convoy*² solo por dos o tres meses al año en temporada alta. Otra de las razones importantes que dio a conocer es que Brasil va a exportar mucho más de lo que el Ecuador pueda exportar, lo que crea una balanza desfavorable para el Ecuador, dejando un déficit más difícil de cubrir, ya que en comparación la producción de Brasil, Manaos es más desarrollada tecnológicamente que la del país, y en su opinión personal ve este proyecto en unos 15 años a más. Mientras tanto CCNI dejará de operar como lo ha venido realizando lo que impide que este proyecto se realice. (Rumbea, 2015)

4.2.1.4 Navegabilidad del Río Napo

El río Napo constituye la vía fluvial más importante de este proyecto, ya que es el río por donde se exporta la mayoría de productos a las ciudades amazónicas de Perú, Colombia, y Brasil, por este río se espera enviar la mayoría de la carga hacia Manaos. La problemática radica en la navegabilidad del río, ya que se tiene grandes cantidades de sedimentos, además solo se puede navegar por un canal, que es conocido por los nativos del lugar, y que de no seguirlo correctamente puede provocar que la embarcación se vare, en los

² Embarcación

estudios finalizados el año 2012, se deja en claro que se puede transitar unos 10,5 meses, sin necesidad de dragado, y con una embarcación que tenga un calado no mayor a los 4 pies, (CSI Ingenieros SA; SERMAN&Asociados SA, 2010)

Si se llega a tener un dragado eficiente, balizaje, y encauzamiento se puede navegar todo el año, lo que genera una gran expectativa, ya que se tendrá un comercio más dinámico, y constante. (La Hora, 2007)

En el informe entregado el 3 de junio del 2015, por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, comunica que el mayor limitante es el calado ya que la mayor parte del año es de 1,20m, aunque es muy ancho (800-900 metros), este río es apto tanto para el traslado de personas como de carga.

En la información otorgada por el Ministerio de Transporte y de Obras Públicas, se puede ver que por este río se realizaron en el año 2014, exportaciones de 28.000 toneladas aproximadamente, además de las exportaciones petroleras con 200.000 toneladas, y el cabotaje con 22.000 toneladas.

La embarcación utilizada para el transporte de carga tiene las siguientes características.

Eslora 65 m / Manga 14,5m / Puntal 2,10 m / Calado máx. 1,2m.

Frecuencia: cada 45 días Providencia – Iquitos; cada 45 días Providencia – Leticia (Colombia), Tabatinga (Brasil).

Con esta información, se puede ver que ya existe una frecuencia, y que se han ido superando los inconvenientes presentados, por el calado, canal de navegación, balizaje, aunque aún es necesario más inversión para el correcto funcionamiento de esta ruta fluvial. (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2015)

En la entrevista concedida por el Ing. Marcos González, Gerente General de *AmazonService* S.A. el único empresario que realiza exportaciones por esta vía fluvial, dio a conocer que pese a los resultados de todos los estudios, ellos pueden navegar todo el año sin mayores complicaciones, con sus embarcaciones, pueden navegar hasta con 6 pies de calado, y en los peores escenarios con 4 pies de calado por el canal de navegación, otro punto importante que recalco, fue la falta de inversión en esta vía fluvial ya que en ciertas locaciones del río se encuentran diferentes tipos de inconvenientes como trocos, rocas, cosas que dificultan la navegación, y que deben de ser controladas por un ente del gobierno, además del balizaje, la ruta que comprende el río Napo, en la soberanía ecuatoriana, carece de balizaje hasta Patoja frontera con Perú lo cual impide la navegación en la noche, en el caso de Perú, ya que desde la Boca del Curarai es todo lo contrario ya que el tramo del río Napo que corresponde a Perú, tiene las instalaciones que facilitan el tránsito por esa razón se realiza los viajes tanto en el día como en la noche, este caso es muy similar, a lo largo del río Amazonas, ya que al llegar a los puertos de Leticia(Colombia), Tabatinga (Brasil), las condiciones del río permiten navegar tanto el día como la noche, ya que contienen una buena infraestructura, y esto es igual al llegar a Manaus, por el Amazonas. También recalco que el viaje se vuelve menos complicado cuando viaja contracorriente ya que por los surcos que se producen en el agua es más fácil dirigir el barco y los días de tránsito se acortan, esto ocurre cuando la embarcación está regresando al Ecuador. (González, 2015)

4.2.2. Factores económicos

4.2.2.1. Inversión y Costos operativos privados

Gonzalez, también manifestó que el costo de enviar mercadería, causa una rentabilidad mínima, aun no es la esperada, el costo promedio de enviar la embarcación es de \$50,000 dólares a veces es aun mas alta, pero ellos han fijado que el punto de equilibrio donde se recupera su inversión es de 500 toneladas, cabe recalcar que las toneladas mínimas de carga para la embarcación son 1000, el problema ocurre que al momento de regresar la embarcación a Ecuador, la mayoría de las veces la embarcación regresa vacía, lo que crea un flete falso, y muy de vez en cuando la embarcación regresa con chatarra, pero no en grandes cantidades, lo cual en costos logísticos no es muy beneficioso.

La inversión privada de esta empresa, ha sido de alrededor 10 millones de dólares, ya que han invertido alrededor de 6 millones de dólares en la construcción de las barcas, y el resto en la inversión lo han realizado en infraestructura para llevar la carga a los diferentes puertos. Otros costos que deben de afrontar es el traslado de la mercadería desde el norte del Ecuador, hasta puerto Providencia, además de llevar a las autoridades correspondientes de la SENA, para realizar la documentación requerida, así como los aforos de ser necesario, y llevar de vuelta a estas autoridades a la provincia de Morona. (González, 2015)

4.2.2.2 Inversión y costos públicos

Según la entrevista realizada a la asambleísta por la provincia de Manabí, y Presidenta del Grupo Interparlamentario de Amistad y Coordinación Recíproca entre Ecuador y Brasil, Verónica Rodríguez, no se puede tener un dato certero de cuanto cueste toda la construcción de la obra, ya que por ejemplo la ampliación del Puerto de Manta, de 168 millones de dólares haya bajado su presupuesto a 120 millones de dólares, además se encuentra la

construcción de la carretera Manta- Quevedo, que algunos tramos han sido construidos, además de la adecuación de las carreteras de la región sierra y vías en la amazonia, según el MTOP, el total de la inversión solo por infraestructura vial es de \$187.740.623,74 dólares, (Públicas, 2010) además ya se tiene al 100% la vía, pero aún le falta la debida ampliación para trasladar la mercadería. El Puerto Providencia se estima que tiene una inversión de \$25,000,000 millones de dólares el cual es inversión pública y está aprobado, tiene "muelles, terminal polivalente, terminal de gráneles sólidos, terminal de carga peligrosa, área de consolidación y desconsolidación de contenedores, área de administración, equipamiento portuario, área aduanera, capitanía, migración, seguridad, controles fitosanitarios y un centro logístico". (IISA, 2015) y hasta la actualidad tiene un avance del 62% en su fase I. Del total de lo exportado por esta ruta que llega solo hasta el puerto de Iquitos Perú, el 83% es correspondiente a cemento gris, y los otros productos son bebidas refrescantes, varillas de construcción, techos y atún. (Coordinador de Logística Internacional, 2015).

4.2.2.3. Falta de apoyo gubernamental

Esta obra tiene un tiempo límite de 35 años, pero en estos últimos años los gobiernos no están realizando aportes importantes, en las entrevistas conseguidas con el Área Portuaria de Manta, se dio conocer que ellos ya no se dedican a esa obra y es controlada únicamente por el Ministerio de Obras y Transporte, ellos dieron a conocer que la obra está en *stand by* no existen por el momento la construcción de grandes obras que apoyen el proyecto, una de las razones que sostuvieron, fue la focalización del gobierno entre otras obras de índole social, y el hecho de reducir el gasto público por la reducción de ingresos debido a la reducción del precio de petróleo, también nos pudieron informar que para que haya esta obra el primer paso a cumplirse es la

ampliación y adecuación del puerto de Manta, ya que si se quiere tener un eficaz transporte de mercadería se debe tener la infraestructura adecuada, para que el puerto funcione en su totalidad se necesita uno 150,000,000 millones los cuales no están disponibles por eso el gobierno está buscando socios estratégicos, y por publicaciones del gobierno el apoyo vendrá de Brasil, ya que la empresa Odebrecht será el que otorgue el préstamo. Un problema también es que el país brasileño no amostrado un aporte a la obra como se sabe las vías terrestres será por parte ecuatoriana pero la mayoría de las vías fluviales serán de lado brasileño, entonces ellos también deben demostrar un interés en esta obra realizando inversiones en adecuaciones tanto en rio Amazonas, como en sus puertos. (Bejarano & Edgar, 2015)

4.2.2.4. Relaciones bilaterales Brasil – Ecuador

En Mayo del 2013, Ricardo Patino, en ese entonces Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, se reunió con su homólogo brasileño, Antonio Patriota, con quien analizó temas de interés bilateral. Acordaron continuar el apoyo para la integración regional, entre otras cosas.

“La ruta Manta- Manaus es fundamental para la conectividad Sudamericana, Ecuador quiere convertirse en la puerta de Asia para acceder a América del Sur” (Patiño R. , 2013)

En esta reunión se enfatizó sobre el Proyecto Manta-Manaos y futuras reuniones. Patiño destacó que avanzar en el comercio entre Ecuador y Brasil es importante y también señaló de varias empresas presentes que han invertido en los sectores estratégicos del programa de cambio de Matriz Productiva del Ecuador.

Desde el 2003, el intercambio comercial entre estos dos países ha incrementado en un 638%, sin embargo, existe un factor tiempo que dificulta la llegada de los productos ecuatorianos a Brasil, ya que este pide muchos requisitos sanitarios, permisos que retrasan los procesos de comercialización. Ecuador y Brasil han triplicado el intercambio comercial, ya que hasta en el 2003 alcanzó una cifra de 375 millones de dólares y hasta el 2012 logró 1.000 millones de dólares. Según datos del Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Pro Ecuador) Ecuador exportó 177 subpartidas hacia Brasil en el año 2012. (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2013)

En la entrevista que fue concedida por la Asambleísta por Manabí Verónica Rodríguez, dejó claro que hay demoras por parte del gobierno nacional, es decir el puerto de Providencia debía de estar listo el segundo semestre del 2015, pero aún no se puede evidenciar dichos avances, además la concesión del puerto de Manta que estaba agendada para finales del 2015, quedó pospuesta hasta el primer trimestre del 2016, el terminal seco de Santo Domingo de los Tsachilas, aún no está construido, este terminal uniría con las ciudades de Quito, Guayaquil, Portoviejo, Chone, Esmeraldas, Manta, Ambato, la inversión es de \$137,000,000 millones de dólares.

(González, 2015), también recalcó, que por el momento el gobierno nacional debido a los problemas económicos que afronta en la actualidad, ha volcado la mayoría de sus inversiones a los proyectos emergentes. En el mes de septiembre del 2015 se realizara la inauguración del puerto Providencia, el problema es que ellos han dado más prioridad al puerto de pasajeros, el cual González considera incensario ya que no hay gran movimiento de personas por ese puerto, y su obra se impuso ante la construcción de la infraestructura del puerto de carga, que ha sido imperativo su funcionamiento desde hace varios

años, además considera que no se siente respaldado por el gobierno, ya que no tiene un apoyo significativo y que sea remarcable por parte de ellos.

4.2.3 Factores ambientales

Esta vía impulsara el comercio internacional del Ecuador y de los demás países ya que facilitara el transporte de las mercancías, para que esto ocurra hay que realizar la habilitación de carreteras en la costa y en la sierra, además de construir rutas y la implementación de la infraestructura del puerto en la ciudad de Coca, Según Mario Palacios, Biólogo, cualquier tipo de construcción causa un impacto en el ambiente, y aun mas esta vía que pasara por la costa, la sierra, y la amazonia, es decir por casi todo el país, afectara gran parte de la flora y fauna, ya que se deberá remover vegetación, montañas, y selva. (Palacios, 2015)

En la amazonia ecuatoriana es una zona muy sensible ya que además de tener una gran biodiversidad, se debe de tener en cuenta que hay varios grupos de pueblos autóctonos que tienen esas tierras como suyas por las cuales van a pasar las carreteras y los puertos, los pueblos que habitan en esa zona son los Tagaedi y los Taromenani, en la amazonia ecuatoriana se debe de medir cual va ser el impacto ya que está situado en las reservas de Producción de Fa Sumaco Napo Galeras y parque nacional Llanganates una Cuyabeno, el Parque Nacional Yasuní y la Reserva Biológica Limon –cocha, la Reserva Ecológica Cayambe Coca, la Reserva Ecológica Antisana y el Parque Nacional Sumaco Napo Galeras y parque nacional Llanganates Sumaco Napo Galeras y parque nacional Llanganates. El organismo del gobierno Ministerio del Ambiente, no tiene publicado un estudio sobre el riesgo de este proyecto, pero sabiendo que su operatividad se va a realizar en el corazón de la selva ecuatoriana se puede prever un impacto grande que aún no ha sido

cuantificado por los organismos pertinentes, además se debe ver el gran impacto negativo que ocurrirá en el río, ya que en los estudios realizados se puede ver que el dragado del río no es factible ya que afecta directamente a al factor económico por que no cubre los costos básicos, y si el dragado llega a ocurrir la inversión será de millonaria, lo cual perjudicaría a la rentabilidad del proyecto.

En el desarrollo del capítulo, uno de los problemas que afectan a la ejecución de esta obra, es la inversión gubernamental, la cual se ha visto afectada por las últimas situaciones coyunturales políticas y económicas, esta obra depende directamente de la inversión pública, además del compromiso e interés del sector privado, el cual es imperativo para el éxito de la obra, por el momento la ruta Manta- Manaos no existe, pero existe una frecuencia fluvial desde puerto Providencia que utiliza los ríos, Napo y Amazonas, el cual está siendo operando por solo una empresa privada la cual ha superado varios inconvenientes, pero con su inversión se siente lista para llegar a Manaos, el segundo inconveniente es el puerto de Manta el cual, no maneja lo principal que es la carga contenerizada, y la ampliación del puerto para ser más competitivo ha sufrido muchas trabas, lo cual dificulta de gran manera la ejecución completa de la obra.

Capítulo 5. Oportunidades comerciales de los productos ecuatorianos en el mercado brasilero y su impacto en la balanza comercial del Ecuador.

En este capítulo se analizará las oportunidades que se pueden dar por el uso de la ruta Manta-Manaos, como ya se expuso en el capítulo 3, los principales productos exportados a Brasil son: Atún y otras preparaciones, Bombones, Caramelos, Confetis; medicamentos, Chapas propileno, Madera, Tejidos de Algodón, Aceite de Palma Africana.

Con el objetivo de fortalecer las relaciones entre Ecuador y Brasil, en diferentes ámbitos como tecnología, educación, política, medio ambiente y comercio, el 14 de enero del 2014, se crea el Grupo Interparlamentario de Amistad y Coordinación Recíproca entre Ecuador y Brasil (GIPACEB). Este grupo lo conforman los asambleístas Diego Salgado, Guadalupe Salazar, Marcela Aguiñaga, Montgomery Sánchez, Marcia Arregui, Patricio Donoso y Verónica Rodríguez, quien es la presidenta.

El 4 de abril del 2014 se reúnen por primera vez para hablar puntos claves de desarrollo de este grupo, entre ellos el proyecto Manta-Manaos, en el cual se refirieron a los posibles imprevistos que se dieran en el desarrollo de este proyecto en cuanto a la comercialización de productos entre Ecuador y Brasil.

“Como obstáculos de comercio, la necesidad de agilizar los procesos burocráticos, restricciones que tienen nuestros productos para ingresar al mercado de Brasil, o la necesidad de abrir este mercado a otros productos como son el camarón y el atún”, sostuvo Aguiñaga.

Como ya se ha expuesto, el proyecto del corredor Manta-Manaos no solo permitirá la exportación de productos ecuatorianos a Brasil sino también a Asia, reduciendo el tiempo de tránsito, ya que no se pasaría por el Canal de Panamá; y así nuestros productos ganarían una ventaja competitiva con relación a los demás productos en el mercado internacional.

Según la entrevista realizada al Econ. Alexis Villamar, director de la oficina comercial en Brasil de Pro Ecuador, el comercio entre ambos es casi nula, pero cada día se trabaja para que la balanza comercial mejore, pese a que no se espera sea positiva, si se espera que las exportaciones del Ecuador aumenten.

Los avances en el proceso de comercialización de dos principales productos como el camarón y el banano está en 70% y 99% respectivamente, pues las principales barreras que se presentan son los permisos fitosanitarios, pero ya Proecuador trabaja hace dos años con Agrocalidad en Ecuador y Brasil para poder sacar estos permisos y finalmente entrar al mercado brasileño. (Villamar, 2015)

Sin embargo en las entrevistas realizadas a las autoridades de los gremios del banano y camarón, se expuso que las dificultades de ingreso al mercado brasilero no se deben a los requisitos sanitarios: sino que es debido al factor político ya que Brasil es un país con estrictas leyes proteccionistas.

5.1 Definición del mercado

Brasil

Tabla 6. Datos generales de Brasil

No.	Descripción	Datos 2014
1	Nombre oficial	República Federativa del Brasil
2	Capital	Brasilia
3	Presidente	Dilma Rousseff
4	Lenguas	Portugués (oficial), español, inglés, francés
5	Forma de gobierno	República federalpresidencial
6	Población	202,033,670 de habitantes
7	Moneda	Real Brasileiro
8	Tipo de cambio USD-BRL	0.2858 (Agosto 2015)
9	Inflación	6.3%
10	Regiones	Norte, Nordeste, Centro oeste, Sureste, y Sur

Fuente: Banco Mundial

Elaborado por: las autoras.

Según las autoridades de los gremios de los sectores camaronero, bananero y atunero, los productos que puedan ingresar al país de Brasil serán destinados para el consumo de los habitantes pertenecientes a la Clase A, es decir los que gozan de mayor poder adquisitivo, ya que estos productos serán considerados de lujo y serán servidos principalmente en restaurantes a un alto precio, con el fin de proteger el mercado local brasileiro.

5.2 Sectores a impulsar a largo plazo

5.2.1 Sector bananero

El banano, uno de los rubros de exportación más importantes del Ecuador, registra las cifras más altas de la balanza comercial, peso a eso para Brasil no; es por eso como se mencionó antes, se trabaja para que esto cambie.

Según Pro Ecuador, el 30% de la oferta mundial de banano proviene de Ecuador, siendo el mayor exportador en el mundo. Esta fruta representa el 10% de las exportaciones totales y el segundo rubro de mayor exportación del país, al ser apetecida por consumidores de los mercados más exigentes y formar parte de la dieta diaria de millones de personas. (Pro Ecuador Instituto de Promoción de exportaciones e inversiones, 2015)

La A.E.B.E., Asociación de Exportadores de Bananos del Ecuador es un gremio que se constituyó en 1999 mediante Acuerdo Ministerial No. 999054 del Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca. Su objetivo es promover el desarrollo integral del sector exportador ecuatoriano, a través de la colaboración directa con entidades del sector público o privado. (Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador, 2015)

Actualmente cuenta con 50 socios que exportan el 98% del banano ecuatoriano:

- AGRICOLA COAGRENE S.A.
- AGZULASA CIA. LTDA.
- AGROBERRUZ

- BANANA EXCHANGE DEL ECUADOR S.A.
- Compañía de Desarrollo Bananero del Ecuador BANDECUA S. A.
- BRUNDICORPI S. A.
- CORAGROFRUT
- DELINDECSA S. A.
- DISCOVERBAN S. A.
- DON CARLOS FRUIT S. A.
- EXPOGLOBAL S.A.
- EXPORTADORA MACHALA CIA. LTDA.
- EXPORTADORA SOPRISA S.A.
- EXPORSWEET S. A.
- FIRESKY S.A.
- FUPORDI S. A.
- GLOBAL BANANAS CIA. LTDA.
- JOMAGUEXPORT S.A.
- LIZZARD S. A.
- LUDERSON S.A.
- MASUQ
- NANABAN S.A.
- NELFRANCE EXPORT S. A.
- NOVAMERC S.A.
- Rey Banano del Pacífico REYBANPAC
- SANLUCAR ECUADOR S.A.
- SEDORDINSA S.A.
- SILVER VALUE COMPANY
- SUMIFRU ECUADOR S. A.
- TOTY BANANA S.A. TOTYBAN
- TUCHOK S.A.

- TROPICALFRUIT EXPORT S.A.
- VIMTICORP
- UNION DE BANANEROS ECUATORIANOS S.A. – UBESA
- ASOCIACIÓN DE AGRICULTORES BANANEROS DEL LITORAL – ASOAGRIBAL
- ASOCIACION DE PEQUEÑOS PRODUCTORES BANANEROS EL GUABO
- CABAQUI S.A.
- FRUTA RICA FRUTARIC S.A.
- GRUBAFAL S.A
- JASAFRUT
- OBSA ORO BANANA S.A.
- PREDIFAL C. LTDA.
- UNA EP
- EXPORTJAIME
- RECEPCAR S. A.

(Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador, 2015)

Además de estos socios exportadores de banano, tienen socios adherentes que pertenecen a partes de la cadena de comercialización del producto, pues están involucradas empresas cartoneras, navieras, de fumigación, bancos; entre ellas están:

- Mediterranean Shipping Company
- Grupo Transoceánica
- Hamburg Sud
- Grupasa
- Agrofarm

- Incarpalm
- Procarsa
- Papelera Nacional S.A.
- Cartorama C.A.
- Grupo Cartopel
- AIFA
- Banco de Guayaquil
- The Super Box
- Durexporta S.A.
- Seatrade
- Maersk Line

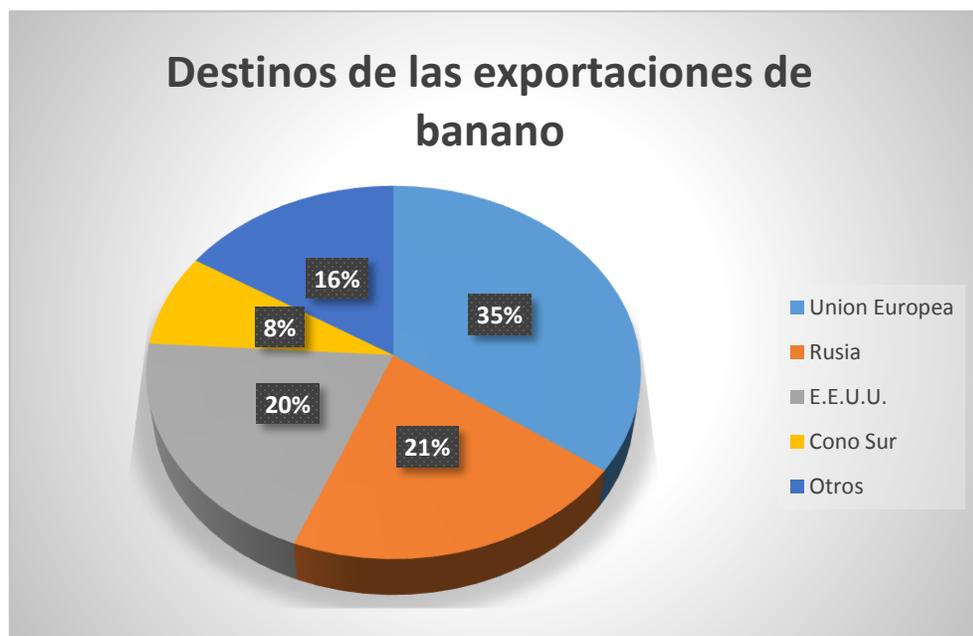
(Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador, 2015)

En cuanto a la producción y oferta exportable, según el Abg. Eduardo Ledesma, presidente de la Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador, en el 2014 se produjeron 300000 millones de cajas de banano, de las cuales 298000 millones de ellas se exportaron y el resto se quedó en el mercado nacional; y se espera que para el 2015 se cierre el año con la producción de 310000 a 315000 millones de cajas. Actualmente, entre los principales países de destino del Banano ecuatoriano están la Unión Europea con un 40% que se ha visto disminuido a 35% debido a los aranceles que paga el producto; el segundo principal destino es Rusia que tenía un 23%, pero debido al bloqueo comercial que le ha puesto la Unión Europea y Estados Unidos a ese país, también se ha reducido a un 21%. El tercer mercado más importante es el de Estados Unidos con un 20%, en este mercado no se pagan aranceles debido a que las 3 empresas que exportan hacia ese destino son americanas como Del Monte, Chiquita y Dole. CONO SUR³ con Chile y Argentina que representan el

³ Área austral del continente Americano, principalmente conformado por Chile, Argentina y Uruguay.

8%, y lo que resta se va a países como Corea, Turquía y Suiza. Entre los principales competidores se encuentra Filipina, Guatemala y Costa Rica. (Ledesma, 2015)

Gráfico 29 Destinos de las exportaciones de banano



Fuente: Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

Según Acuerdo Ministerial, se estable el precio del banano desde el 1 de Enero al 31 de Diciembre del 2015 a un precio de USD6.55 que equivale a 0.1523 por libra, que a juicio del presidente de la A.E.B.E., este no se ajusta a la realidad de ciertas épocas del año, pues manifestó que no cuentan con los costos adicionales como fumigación de los contenedores.

Con respecto a la ruta que siguen las exportaciones de banano, se dirige la mayoría por el puerto de Guayaquil, ya que es el puerto de más tránsito. Según el presidente de la A.E.B.E., los socios de la asociación no manejarían la ruta Manta-Manaos a corto plazo, sin embargo expresa que si el proyecto se da y este representa beneficios como un menor costo para los exportadores, no se dudara en usarla.

5.2.2 Sector camaronero

El camarón es uno de los productos que pertenece al grupo de las exportaciones no petroleras, y este ha registrado un crecimiento importante en los últimos años, esto se lo puede visualizar por la cantidad exportada (ver tabla 7), es uno de los sectores que presenta un aporte importante en la balanza comercial como se puede (ver gráfico 30), este producto es de alta relevancia para Pro Ecuador, ya que en las relaciones que mantienen con Brasil buscan expandir este producto, y que tenga un papel protagonista en los productos que actualmente se exportan (Villamar, 2015)

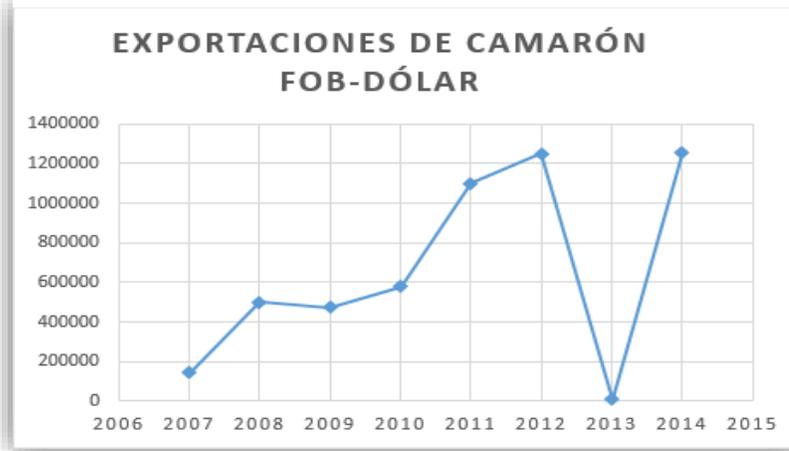
Tabla 7. Total de exportaciones de camarón

Total de Exportaciones de Camarón		
Año	Fob-Dólar	
2007	143917,42	
2008	501033,17	
2009	473509,13	
2010	578925,72	
2011	1100492,78	
2012	1249964,18	
2013	8854,01	
2014	1254288	enero- noviembre

Fuente: Banco Central, Pro Ecuador.

Elaborado por: las autoras

Gráfico 30 Exportaciones de camarón



Fuente: Banco Central, Pro Ecuador.

Elaborado por: las autoras.

Como se puede observar, el camarón es un producto que tiene un gran protagonismo con un crecimiento casi constante, excepto por el año 2013 en el cual las barreras arancelarias colocadas por Estados Unidos, el principal mercado, hicieron que las exportaciones de camarón se vieran afectadas negativamente, el arancel del 13,5% hizo que pierda su competitividad en el mercado internacional, la imposición de este arancel fue una decisión tomada por el Departamento de Comercio de EEUU por un supuesto *dumping* por parte del gobierno ecuatoriano, fue retirada el 20 de septiembre del 2013, lo que causo el importante repunte que en el siguiente año.

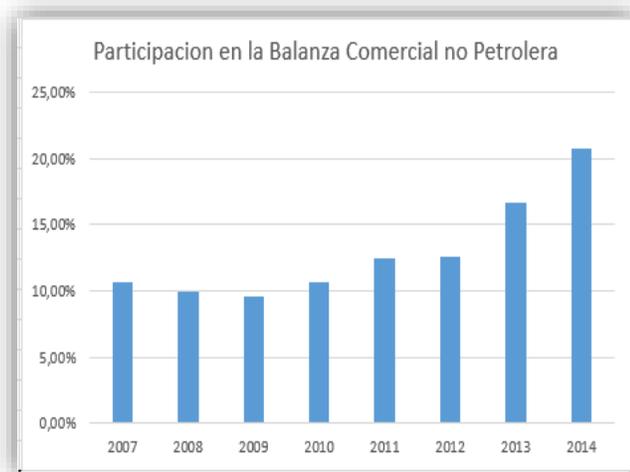
Tabla 8 Participacion de Balanza Comercial no petrolera (variacion en %)

Año	%
2007	10,70%
2008	9,90%
2009	9,60%
2010	10,70%
2011	12,50%
2012	12,60%
2013	16,60%
2014	20,70%

Fuente: Banco Central.

Elaborado por: las autoras.

Gráfico 31. Participación en la Balanza Comercial no petrolera. (Variación en %)



Fuente: Banco Central.

Elaborado por: las autoras.

Como se observa en la imagen hay un continuo crecimiento de la participación en la balanza comercial no petrolera, esto es de suma importancia ya que por los datos se podría deducir que es una de las industrias más desarrolladas del Ecuador, que está formando parte activa del desarrollo de la balanza comercial, y su aporte es valioso para todo el país.

La Cámara Nacional de Acuicultura (CNA), está conformada por más de 400 empresas, de diferentes tipos en las cuales se encuentran: afines, balanceado, constitución, exportador, laboratorio y productor, es decir todas las empresas que estén involucradas en la cadena de producción y cría del camarón. En la entrevista concedida por el actual presidente de la Cámara Nacional de Acuicultura, el Ing. José Antonio Camposano, se dio a conocer las intenciones de la Cámara de exportar al país brasileño ya que es un mercado atractivo, debido a su alta demanda, y cercanía, además se informó en la entrevista que hasta la fecha no hay ninguna exportación, debido a los permisos fitosanitarios los cuales han tenido algunos inconvenientes que se han ido solucionando, además del retraso de las autoridades técnicas de control de Brasil, pero sobretodo el problema radica, en el aspecto político, ya que Brasil busca proteger su mercado local.

“Esta postura que Brasil posee no es exclusivamente con el camarón ecuatoriano sino con el camarón de cualquier parte del mundo, ellos buscan proteger su industria local, y tienen la presión de los productores de no abrir el mercado a nadie” (Camposano, 2015).

Según la opinión del presidente de la CNA, las negociaciones que actualmente mantiene el Ministerio de Comercio Exterior, con su oficina de PROECUADOR, en Brasil, no han tenido avances importantes, esto se debe a que Brasil no está dispuesto a recibir un producto extranjero de mejor calidad, y

afectar su producción doméstica. Esto también se puede evidenciar en el tema de la exportación del Banano aunque tienen todos los permisos aprobados, y se ha realizado varias reuniones con la Cámara de Bananeros, y las autoridades tanto Ecuatorianas como Brasileñas, hasta la fecha no se ha exportado a Brasil. Así mismo se expresa que las empresas de la CNA no están dispuestas a usar la ruta Manta-Manaos, si esta no representa grandes beneficios, especialmente en costos. (Camposano, 2015)

Las empresas exportadoras que forman parte de la Cámara Nacional de Acuicultura son:

- Empacadora Y Exportadora Calvi Cia.Ltda
- Empacadora Grupo Granmar S.A. "Empagran".
- Somar S.A.
- Expalsa Exportadora De Alimentos S.A.
- Industrial Pesquera Santa Priscila S.A.
- Marina Del Rey S.A "Marderey"
- Mariscos Del Ecuador Marecuador Cia. Ltda
- Promarisco S.A
- Sociedad Nacional De Galapagos C.A. "Songa"
- Langosmar S.A.
- Empacadora Dufer Cia. Ltda.
- Alquimia Marina S.A. Almarsa
- Industrial Pesquera Santa Priscila S.A.
- Mariscos Del Ecuador Marecuador Cia. Ltda
- Promarisco S.A
- Marina Del Rey S.A "Marderey"
- Sociedad Nacional De Galapagos C.A. "Songa"
- Langosmar S.A.

- Empacadora Dufer Cia. Ltda.
- Alquimia Marina S.A.
- Estar C.A.
- Negocios Industriales Real Nirsa S.A.
- Exportadora Marest C.A.
- Productos Cultivados Del Mar Proculmar S.A.
- Omarsa S.A.
- Dunci S.A.
- Oceaninvest S.A
- Oceanmundo S.A.
- Empacadora Del Pacifico S.A. Edpacif
- Procesadora Del Rio S.A. " Proriosa"
- Inepexa S.A.
- Maramar S.A.
- Pcc Congelados & Frescos S.A.
- Empacadora Bilbo S.A. Bilbosa
- Criaderos De Mariscos S.A. Crimasa
- Oceanfish S.A.
- Exportadora De Productos Del Oceano Oceanproduct Cia. Ltda
- Seapronto S.A. Seprosa
- Proexpo, Procesadora Y Exportadora De Mariscos S.A.
- Empacreci S.A.
- Dimawork S.A
- Corpboomeran S.A.
- Emfripesa S.A.

(Cámara Nacional de la Acuicultura, 2015)

5.2.3 Sector Atunero

El atún es uno de los rubros más importantes en la balanza comercial no petrolera del Ecuador. En Manta, se encuentra la Cámara Ecuatoriana de Industriales y Procesadores Atuneros, entidad que coordina a empresas que se encuentran en este sector. Cuentan con 16 afiliados, entre ellos 11 empresas procesadoras de atún que manejan entre el 50 al 60% del total de las exportaciones de atún; los demás son socios adherentes y otras de la cadena como empresas de latas, tapas y aceite. Los afiliados son:

- Asiservy
- Isabel
- Eurofish
- Inepaca
- Galapesca
- Marbelize S.A.
- Salica del Ecuador S.A.
- Tecopesca
- Seafman
- Ideal
- Bilbosa
- Pespesca, S.A.
- Manabita de Comercio S.A.
- Tadel
- La Fabril
- Envases del Litoral S.A.

En el año 2014, se registró un total de las exportaciones de 223061.77 miles de toneladas métricas, y entre los principales destinos se encuentran la Unión

Europea con el 50%, Mercosur con el 26%, la Comunidad Andina de Naciones (CAN) con el 10%, y Estados Unidos con el 8%. (CEIPA, 2015)

Gráfico 32 Destinos de las exportaciones del atún



Fuente: CEIPA.

Elaborado por: las autoras.

El panorama de este sector para el 2015 ha sido un poco duro, según Gladys Parrales, coordinadora de comercio exterior de CEIPA pues las exportaciones presentaron un decrecimiento de 25.8%, tanto en conservas como en lomo, en relación con el 2014. Esto se debe a países competitivos y pactos de negociaciones que no se dan en los periodos establecidos para poder seguir gozando de los beneficios arancelarios.

Actualmente, toda estrategia del gremio va dirigida a mantener las ventas, por tal razón no se puede estimar un crecimiento en las ventas, sino más bien se trata de posicionar el producto para que se siga vendiendo. El

principal competidor es Tailandia, que tienen TLC con países como Perú, ingresando así sus productos a menor costo, dando como resultado una desventaja competitiva para Ecuador.

Con respecto a la ruta, Gladys Parrales manifestó que no ve factible el proyecto ya que se necesita fuerte inversión e infraestructura, en referencia a la salida de CCNI del Puerto de Manta sostuvo que las navieras se dirigen donde hay carga, por ende en el Manta-Manaos se necesitaría que se lleve y se traigan mercadería sino las navieras no llegarán al puerto. Al igual que los grupos gremiales del camarón y banano, este manifestó que no usarían la ruta si esta no tiene horarios establecidos y costos menores. (Parrales, 2015)

5.3 Intercambio de mercancías hechas por el Grupo Comercio Amazónico

Grupo Comercio Amazónico, este grupo dedicado a manejar la cadena logística de las exportaciones por el Río Napo en el Oriente ecuatoriano. Entre las empresas se encuentran Amazon Service S.A. que es el operador logístico, Multitransamazon S.A., que es la armadora; Amazonlogistics S.A., que es la exportadora, Carrillo & Ojeda que es la importadora; también hay una empresa en Perú de Amazon Service; y OpAmazon Ecuador S.A. que es el operador portuario.

Tabla 9. Datos generales de operaciones de Amazon Service S.A.

Descripción	Datos
Año de inauguración	2008
Año de inauguración	2011

Viajes promedio por año	16
Costo estimado por contenedor	4000 dólares
Frecuencia de viajes	Cada 45 días
Destinos	Iquitos-Perú (desde el 2014) Leticia-Colombia (desde el 2011) Tabatinga-Brasil (desde el 2011)
Duración	Perú (7 días) Colombia (10 días) Brasil (15 días)
Barcazas y su capacidad	1 de 100 toneladas 1 de 1200 toneladas 1 de 1400 toneladas (no en operación)
Inversión	10 millones de dólares (CFN)
Total de toneladas exportadas a Junio 2015	68500 toneladas
Productos exportados	Cemento y otros materiales de construcción, Cerámicas, Bebidas energéticas como Pony Malta

Fuente: Marco González.

Elaborado por: las autoras.

5.4 Factores que influyen en el intercambio comercial con Brasil por la ruta Manta-Manaos

En la hipótesis del trabajo de investigación se planteó, de que forma el nuevo eje multimodal Manta-Manaos, podría impactar a la balanza comercial en las exportaciones con Brasil, con las investigaciones realizadas, entrevistas a organismos reguladores encargados de la construcción de la obra, a los actores directos del comercio entre Ecuador y Brasil, se han fijado varios parámetros.

1. Brasil es un país proteccionista, es decir busca todas las formas posibles para proteger su mercado doméstico, y evitar el ingreso de cualquier bien que compita con los productos nacionales, los productos producidos por Ecuador, en su mayoría tienen una gran similitud con la producción brasileña, lo que dificulta su ingreso a este mercado. En el informe de *tenth report on potentially trade-restrictive measures*, de la Comisión Europea cita: " *En particular, las economías emergentes dirigidas por: Argentina, Brasil, India, Indonesia, Rusia, China y también recientemente Sudáfrica y Ucrania siguieron aplicando el mayor número de medidas potencialmente restrictivas del comercio.*" en este mismo informe se detalla los diferentes tipos de medidas que toma Brasil para proteger su industria como son: aumento de aranceles, política fiscal, alza en las tasas de derecho de importación, establecer una preferencia nacional. (European Commission, 2013)
2. A pesar de las arduas negociaciones de Ecuador con Brasil, Brasil sigue colocando trabas para mejorar el comercio entre los dos países, los cuales obedecen más a un aspecto político que a normas técnicas de control o fitosanitarias. Esto lo podemos observar en las actuales negociaciones con el Banano y el Camarón. Las cuales no consiguen

entrar a este país, ya que los productores de este país, ejercen presión para el no ingreso de varios productos.

3. El nuevo eje multimodal Manta-Manaos, está orientado para satisfacer con exportaciones ecuatorianas a una demanda que está ubicada en el Norte Brasil, y Noreste, ya que están alejados de las ciudades portuarias como Sao Paulo, Porto Alegre, Rio de Janeiro, etc. Esto obedece a que los costos actuales de transportación son similares a los que actualmente se utilizan por el uso del Canal de Panamá, es decir oscilan entre \$1600 y \$1800 por el envío de un contenedor de 40 pies, si se llega a trasladar la mercadería desde el puerto de Manaos hasta la ciudad de Sao Paulo por vía terrestre o aérea, los costos serían muy elevados, y por ende no sería competitivo el envío de mercadería por esta ruta, por el momento la única ventaja competitiva de este proyecto es la reducción de catorce días.

4. En los informes entregados por el Ministerio de Comercio Exterior y su oficina de PROECUADOR, se detalla que hay una demanda por los siguientes productos:
 - Materiales de construcción: Fundiciones de Hierro y acero, Filamentos sintéticos de cemento,
 - Plásticos y sus manufacturas: polímeros de cloruro de vinil, o de otras olefinas halogenadas, accesorios, guantes, mobiliario,
 - Muebles de alta gama
 - Alimentos frescos: tomate, limón, cebolla, Maracuyá, Banano y Atún.

Cabe recalcar los únicos productos aprobados en la actualidad, son el Banano y Atún, ya que estos productos han seguido las arduas negociaciones y cuentan con todos los permisos de ley, los demás

productos siguen siendo impulsados pero no se ha logrado introducirlos al mercado brasileño. (Patiño & Moreira, 2015)

5. El crecimiento de las exportaciones a Brasil desde el año 2007 al 2014, han sido muy cambiantes en promedio han crecido en un 27,10%, teniendo su punto más alto en el año 2011 con un crecimiento de 67,4%, en comparación con los años 2013 y 2014 con 5,9% y 1,4% respectivamente; comparando con el crecimiento promedio que ha presentado las importaciones de Brasil, que es del 6%, se puede ver que ha habido un crecimiento importante, por parte del Ecuador, cabe recalcar que aunque haya un incremento en las exportaciones, la cantidad exportada es sumamente inferior a las importaciones, el saldo de la balanza comercial dentro de estos siete años ha sido negativo, el promedio es de -89%, en la entrevista proporcionada por el Eco. Alexis Villamar, Jefe de la oficina de PROECUADOR en Brasil, recalca que están haciendo todas las gestiones necesarias para reducir la brecha tan amplia que tiene la balanza comercial.
6. En las investigaciones realizadas, se efectuaron entrevistando a diferentes actores que están involucrados en las exportaciones de Ecuador a Brasil, y de los productos que están siendo promocionados en la actualidad como es el Camarón y el Banano, se ha comprobado que todos los entrevistados exportadores, saben o tienen al menos un conocimiento básico del eje multimodal, pero ellos lo ven como un proyecto muy poco probable, el cual no es tan atractivo, es mas ellos no lo ven como un proyecto a corto plazo, y no creen que toda la cadena logística se vaya a cumplir en su totalidad, y si en un futuro llega a funcionar este eje multimodal debe de cumplir la condición primordial, la cual sería que los costos de transporte sean muy bajos y sea muy

atractivo para enviar por esta ruta. Las entidades de gobierno estiman que el plazo para enviar productos ecuatorianos por esta ruta hasta Brasil, debe de ser no mayor a 15 años, y para que toda la cadena logística funcione desde el puerto de Manta, se estima aproximadamente unos 35 años.

7. Se estima que las exportaciones a Brasil, crezcan en un solo un 1,5% máximo, las principales razones son: el Ministerio de Agricultura de Brasil, aún no aprueba el ingreso de ciertos productos como el Camarón, frutas tropicales, y Banano, en el caso del Banano los permisos de ingreso al país ya están completos en un 100%, pero aún existe mucha resistencia por parte de los productores nacionales, en las negociaciones se puso una condición para el Banano ecuatoriano, y es que este producto sea colocado solo para el consumo de personas que tengan altos ingresos y sea colocado en tiendas gourmets, ya que buscan no influir en la producción nacional, en el caso del Camarón es muy parecido, ya que los principales restaurantes, y chefs de Brasil han pedido a las autoridades ecuatorianas hagan todo lo posible para colocar este producto en el mercado, aunque Brasil también produce grandes cantidades de Camarón; pero este lo hace exclusivamente para satisfacer la demanda interna, de hecho la producción brasileña no satisface toda la demanda interna, lo que causa que el precio de este producto suba para que la demanda no siga creciendo y esta se equilibre, por esta razón los productores camaroneros de Brasil, están presionado para que el mercado no se abra a ningún país, ya que ellos perderían competitividad. Otra de las razones es el tipo de cambio ya que 1 dólar está a 3,50 reales en la actualidad, cuando en años anteriores estaba a 2 o 1,5 reales, lo cual hace que los productos sean mucho más costosos y productos de otros países o los mismo brasileños

sean más atractivos en el mercado, también para los importadores esto es perjudicial, ya que los costos hacen mucho más difícil adquirir estos productos, ya que necesitarían más capital para comprar la misma cantidad que en años anteriores, además la economía doméstica de Brasil está pasando por un momento difícil, se prevé que este año cierre en déficit como se puede ver en el capítulo 3.

8. La empresa Amazon Service SA, con el Ing. Marcos González, está preparando con toda su infraestructura (barcazas), además de contactos como empresas de construcción de puentes, cerámicas, línea blanca, para llegar a Manaus, ya que el envío de alimentos tiene muchas trabas debido a las leyes proteccionistas de Brasil, y él considera que este tipo de productos se puedan exportar en un largo periodo de tiempo, en los siguientes años él espera enviar contenedores procedentes del Asia a Manaus, y brindar este servicio, en cuanto a los productos ecuatorianos se espera que las empresas en un futuro lleguen a confiar en la ruta y se aventuren en este comercio, pero cabe recalcar que para tener la confianza tanto de los exportadores como de los importadores, es de suma importancia tener listo la infraestructura pública, como puentes, hidrovía, balizaje, y el apoyo de los ministerios pertinentes para dar severidad al comercio de esta ruta.

5.5 Análisis financiero de la Balanza Comercial

En el siguiente gráfico se resume el comportamiento de la balanza comercial, tanto de Brasil como del Ecuador, y las exportaciones de Ecuador – Brasil, en el periodo del año 2007 hasta el 2014, se puede observar que el 2009 las exportaciones decrecieron en -22,71%, esto debido a la grave crisis financiera mundial que se atravesó en ese año, los años posteriores se registró un crecimiento, pero desde el 2012 hasta la actualidad se registra un constante

decrecimiento, que se está prolongando, esto se debe a varias razones que influyen en la economía de hoy pero las más importantes son: la reducción de los precios de algunos minerales especialmente el hierro que ha tenido una variación de -65,78% desde Enero del 2013, hasta Junio del 2015, (INDEXMUNDI, 2015), otro producto que sufrió la caída de los precios fue la soya con una variación de -29,21%, desde Enero del 2013, hasta Junio del 2015, (INDEXMUNDI, 2015), otra razón por la cual decrecieron las exportaciones es la crisis de Argentina, ya que Brasil ha reducido sus exportaciones a este país en un 27%, a medida de que las exportaciones decrecen las importaciones también lo realizan, una forma de proteger a su industria y de no crear un déficit mayor en la balanza comercial es la restricción de las importaciones, de igual forma se ve una reducción desde el 2013, en las exportaciones Ecuador – Brasil, en el caso de Ecuador las razones por las cuales se ve un decrecimiento es la falta de competitividad de precios de los productos Ecuatorianos, esto es por la tasa cambiaria del dólar frente al real, el cual hace que las exportaciones sean más caras, y los importadores elijan otros proveedores. Según el Eco. Alexis Villamar, las proyecciones de las exportaciones ecuatorianas a Brasil se daría un incremento de máximo en 1,5%.

Tabla 10. Variaciones de Balanza Comercial

	Enero/Junio 2014 - 2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Exportaciones de Brasil	-15.46%	-7.00%	-0.22%	-5.26%	26.81%	31.98%	-22.71%	23.21%	16.58%
Importaciones de Brasil	-19.17%	-4.46%	7.42%	-1.35%	24.47%	42.32%	-26.17%	43.42%	32.04%
Exportaciones Ecuador- Brasil	-2%	1.41%	5.87%	39.73%	67.38%	37.31%	-2.70%	40.63%	-21.90%

Fuente: Ministerio do desenvolvimento, Secretaria de Comercio Exterior, (Brasil); Banco Central del Ecuador

Elaborado por: las autoras.

La información brindada por el empresario Marcos González, fue de gran ayuda ya que se supo cuántas toneladas fueron enviadas por la ruta desde su funcionamiento en el año 2011, en este año se envió 500 toneladas, por las diligencias tomadas por el mismo empresario se logró abrir un mercado en Leticia (Colombia), Tabatinga (Brasil), donde el producto que más se promociona fue el cemento, además de materiales de construcción, y diversos alimentos, en el año 2012 se registró un crecimiento de 140%, ya que los viajes se hicieron más seguidos aunque no se estableció ninguna frecuencia hasta la fecha, en el año 2013, con el empleo de otra barcaza se realizaron más viajes por la ruta, satisfaciendo la demanda de las ciudades que se encuentran en la zona amazónica de Colombia y Brasil, para el año 2014 se estableció la frecuencia de cada 45 días a las ciudades de Leticia y Tabatinga, además se adhirió un mercado cual fue Iquitos de Perú, el cual según las proyecciones del empresario, este mercado será mucho más importante ya que hay más cantidades de habitantes, y se puede impulsar la venta de cemento y de materiales de construcción, para el año 2015, se prevé que haya una importante reducción, al menos de la mitad de lo exportado debido a que las ciudades de Iquitos, Leticia, Tabatinga, tienen zonas francas las cuales hacen que los productos sean exentos de impuestos, en el caso de Ecuador no existe zona franca en ese sector por lo cual crea una desventaja competitiva, otra razón por la cual bajo la demanda, es el tipo de cambio del dólar frente al Sol, Peso, Real, peruano, colombiano y brasileño respectivamente.

Tabla 11. Exportaciones por vía fluvial Rio Napo

	Toneladas	Valor FOB promedio	Crecimiento porcentual
2011	500	\$ 62,500.00	
2012	12000	\$ 1,500,000.00	140%
2013	20000	\$ 2,500,000.00	66,67%
2014	28000	\$ 3,500,000.00	40,00%
2015	8000	\$ 1,000,000.00	Hasta julio del 2015

Fuente: Amazon Service S.A.

Elaborado por: las autoras.

Hasta ahora las exportaciones de esta ruta, han sido mínimas en comparación con las exportaciones totales ecuatorianas, ya que no existe una infraestructura adecuada para atraer a nuevos exportadores e importadores, en el año 2011 las exportaciones por la ruta las cuales llegaron a Colombia y Perú, tuvieron un impacto de 0.0002%; en el año 2012 hubo un crecimiento de casi el doble con 0.0049%; en el año 2013 hubo un incremento al 0.0079%; el 2014 cuando se llegó a un nuevo mercado (Iquitos) con \$2,744,000.00 impacto las exportaciones totales con 0.0107%, para el año 2015 se prevé reducir las exportaciones al 50%.

Tabla 12. Exportaciones por vía fluvial Rio Napo y su impacto en las exportaciones del Ecuador.

Exportaciones por la ruta Manta Manaos su impacto en las Exportaciones (Ecuador)				
Años	Total de Exportaciones		Valor FOB promedio	Impacto en la balanza comercial
2011	\$	22,322,353,186.00	\$ 62,500.00	0.0003%
2012	\$	23,764,761,762.00	\$ 1,500,000.00	0.0063%
2013	\$	24,847,846,905.00	\$ 2,500,000.00	0.0101%
2014	\$	25,732,271,795.00	\$ 3,500,000.00	0.0136%
2015	\$	9,825,700,000.00	\$ 1,000,000.00	0.0102%

*Fuente: Amazon Service S.A, Banco Central del Ecuador.
Elaborado por: las autoras.*

El saldo de la balanza comercial del Ecuador, desde el año 2011 al 2014 ha tenido un déficit, con estas exportaciones se ha mejorado el saldo negativo, en porcentajes mínimos, casi imperceptibles.

Conclusiones

- A la actualidad, el eje multimodal Manta-Manaos no opera y por lo tanto no registra exportaciones que puedan impactar positivamente a la Balanza Comercial del Ecuador.
- El uso de la vía fluvial Providencia-Iquitos-Leticia-Tabatinga ha impactado positivamente en un 0.008% a la Balanza Comercial del Ecuador desde el inicio de sus operaciones en el 2011 hasta el 2014.
- Los principales productos exportados por esta vía fluvial pertenecen a sectores no tradicionales del Ecuador, como materiales de construcción, el cual es el producto estrella de la vía.
- Pese a que esta ruta está diseñada para llegar a Manaos, hoy en día no ha cumplido su objetivo; siendo sus destinos: Iquitos, Leticia y Tabatinga.
- El eje multimodal Manta-Manaos es un proyecto a largo plazo, que se proyecta a 35 años, este deberá tener la inversión y compromiso de la futuros gobiernos para ejecutar el proyecto en su totalidad, así como el impulso y promoción de los organismos reguladores del comercio como el Ministerio de Comercio Exterior y Pro Ecuador para crear la confianza de la ruta entre toda la cadena productiva de los productos ecuatorianos con potencial.
- Brasil es un mercado con leyes altamente proteccionistas, en el cual crean barreras de entrada, especialmente para productos que ellos producen.
- Entre los productos con un alto potencial para llegar a Manaos están el banano y camarón, debido a su alta calidad, los cuales forman parte importante de la balanza comercial del Ecuador y se estima que impacten en un mayor porcentaje, entre un 5% y 6%.
- El banano y el camarón que logre entrar al mercado brasilero, estará únicamente dirigido al estrato social clase A de Brasil.

- La razón por la cual la ruta Manta-Manaos no funciona al 100% es por la falta de inversión en la estructura del correspondiente corredor logístico, como el Puerto de Manta, las carreteras (Manta-Quevedo, Quevedo-Santo Domingo, Santo Domingo-Yamanunka, Yamanunka-Puerto Providencia), vía fluvial Río Napo-Río Amazonas.

Recomendaciones

- Crear más reuniones, para promocionar los productos ecuatorianos en el mercado brasileño, apoyado de las negociaciones de los gobiernos para acabar con las barreras de entrada.
- Los ministerios involucrados en la construcción de la ruta Manta Manaos, deberían crear reuniones para trabajar en conjunto con orden, y con un mismo objetivo esta reunión debería de ser primero con todas las autoridades de Ecuador, ya que deberían de organizarse primero, para después reunirse con Brasil, y lograr acuerdos entre las dos naciones, con límites de tiempo.
- No se debe politizar el tema de manta y trabajar con un cronograma específico.
- Si el actual gobierno desea utilizar esta ruta para la comercialización de los productos debería de crear más confianza tanto en los exportadores e importadores a nivel mundial.
- La oficina del Ministerio de Comercio Exterior y Pro Ecuador deberían trabajar para analizar e identificar nuevos productos con alto potencial como: la línea blanca, cerámicas, materiales de construcción, frutas exóticas y muebles de alta gama.

Bibliografía

- AEB. (7 de Enero de 2011). *Asociación de Comercio Exterior de Brasil*.
Obtenido de Asociación de Comercio Exterior de Brasil:
<http://www.aeb.org.br/userfiles/file/An%C3%A1lise%20da%20Balan%C3%A7a%20Comercial%20Brasileira%202010.pdf>.
- AEB. (15 de Enero de 2012). *Asociación de Comercio Exterior de Brasil*.
Obtenido de Asociación de Comercio Exterior de Brasil:
<http://www.aeb.org.br/userfiles/file/AEB%20-%20Radiografia%20Com%C3%A9rcio%20Exterior%20Brasil.pdf>.
- Amato, F. (05 de 01 de 2015). Balança comercial registra em 2014 primeiro déficit desde 2000. *Globo*, pág. 1. Recuperado el 5 de Julio de 2015, de <http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/01/balanca-comercial-registra-em-2014-primeiro-deficit-desde-2000.html>
- Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador. (2015). *Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador*. Obtenido de Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador:
<http://www.aebe.com.ec/Desktop.aspx?Id=7>
- Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador. (2015). *Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador*. Obtenido de Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador:
<http://www.aebe.com.ec/Desktop.aspx?Id=8>
- BACEN. (2009). *Banco Central do Brasil*. Obtenido de Banco Central do Brasil:
<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/noticia.php?area=5¬icia=8800>.
- Banco Central del Ecuador. (2010). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de Banco Central del Ecuador:
<http://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Notas/Dolarizacion/Dolarizacion10anios.pdf>
- BCE. (Febrero de 2008). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial>

- BCE. (Febrero de 2009). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial>
- BCE. (Febrero de 2010). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial>
- BCE. (Febrero de 2011). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial>
- BCE. (Febrero de 2012). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial>
- BCE. (Febrero de 2013). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial>
- BCE. (Febrero de 2014). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial>
- BCE. (Febrero de 2015). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial>
- Bejarano, A., & Edgar, R. (26 de Junio de 2015). Desarrollo del eje multimodal Manta- Manaos. (R. Ramírez, & C. Miranda, Entrevistadores) Comunicación personal. Manta.
- Cámara Nacional de la Acuicultura. (18 de Agosto de 2015). *Cámara Nacional de la Acuicultura*. Obtenido de <http://www.cna-ecuador.com/afiliados-cna/afiliados>
- Camposano, J. A. (18 de Agosto de 2015). Impacto del Camarón en Brasil, ruta Manta- Manaos. (R. Ramirez, & C. Miranda, Entrevistadores)
- CEIPA. (15 de Agosto de 2015). *Cámara Ecuatoriana de Industriales y Procesadores Atuneros*. Obtenido de http://www.ceipa.com.ec/Quienes_somos-Asociados

- Comercio, E. (28 de Abril de 2014). ¿Por qué la interoceánica no eleva aún el comercio con Brasil? *El Comercio*. Obtenido de <http://elcomercio.pe/economia/peru/que-interoceanica-no-eleva-aun-comercio-brasil-noticia-1725638>
- CONNECTAS. (11 de Septiembre de 2012). *Centro de Investigación Periodística*. Obtenido de <http://ciperchile.cl/2012/09/11/el-largo-recorrido-de-la-interoceanica-sudamericana/>
- Coordinador de Logística Internacional. (2015). *Informe Proyecto Emblemático Manta- Manaos*. Guayaquil.
- Correa, R. (2011). *Autoridad Portuaria de Manta*. Obtenido de Autoridad Portuaria de Manta: http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2012/01/pdf_decreto_897_27-sep-20111.pdf
- Correa, R. (2013). *Vicepresidencia de la Republica del Ecuador*. Obtenido de Vicepresidencia de la Republica del Ecuador: <http://www.vicepresidencia.gob.ec/wp-content/uploads/2013/10/decreto-1505.pdf>
- CSI Ingenieros SA; SERMAN&Asociados SA. (Octubre de 2010). *Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo*. Obtenido de <http://www.mtc.gob.pe/transportes/acuatico/documentos/estudios/06%20-Navegabilidad%20Rio%20Napo%20-%20Inf%20Final%20-%20Vol%20VI%20-%20Propuestas.pdf>
- El ciudadano. (21 de 04 de 2011). *El ciudadano*. Obtenido de El ciudadano: http://presidencia.informatica.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=23634:mtop-impulsa-obras-en-tramos-viales-del-eje-multimodal-manta-manaos-&catid=40:actualidad&Itemid=63
- El telegrafo. (5 de Febrero de 2014). Gobierno inaugura vía que se integrará al eje Manta - Manaos. *el telegrafo*. Obtenido de <http://www.telegrafo.com.ec/noticias/informacion-general/item/gobierno-inaugura-via-que-se-integrara-al-eje-manta-manaos.html>
- European Commission. (5 de Septiembre de 2013). *European Commission*. Obtenido de http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/september/tradoc_151703.pdf

- Gallegos, D. (2010). Economía Internacional. En D. Gallegos, *Economía Internacional* (pág. 10). Mexico: Trillas Editorial Sa De Cv.
- González, M. (22 de Agosto de 2015). Análisis de la ruta Manta Manaos, y su impacto en la Balanza Comercial, en las exportaciones con Brasil. (R. Ramirez, & C. Miranda, Entrevistadores) Comunicación personal. Guayaquil.
- IBGE. (1 de Julio de 2015). *Banco Central Do Brasil*. Obtenido de Banco Central Do Brasil: <http://www.bcb.gov.br/?INDECO>
- IIRSA. (17 de Mayo de 2015). *Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana*. Obtenido de http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=23
- IISA. (2 de Julio de 2015). *Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana*. Recuperado el 30 de Julio de 2015, de http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1357
- INDEXMUNDI. (20 de Agosto de 2015). *INDEXMUNDI*. Obtenido de <http://www.indexmundi.com/es/precios-de-mercado/?mercancia=mineral-de-hierro&meses=300>
- INDEXMUNDI. (20 de Agosto de 2015). *INDEXMUNDI*. Obtenido de <http://www.indexmundi.com/es/precios-de-mercado/?mercancia=soja&meses=300>
- La Hora. (30 de Julio de 2007). Portuaria realizó estudios del río Napo. *La Hora*. Obtenido de http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/600531/-1/Portuaria_elabor%C3%B3_estudios_del_r%C3%ADo_Napo.html#.Vda20fIViko
- Ledesma, E. (Agosto de 2015). Sector Bananero. (C. Miranda, & R. Ramirez, Entrevistadores)
- Manta, A. P. (28 de Noviembre de 2013). *Autoridad Portuaria de Manta*. Obtenido de <http://www.puertodemanta.gob.ec/concesionmanta>
- MDIC. (30 de Enero de 2008). *Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior*. Obtenido de Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior:

<http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/secex/balanca/balComBrasileira/mensal/brasileiro/2007/12/texto.doc>.

MDIC. (2014). *Ministerio de Desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior*. Obtenido de Ministerio de Desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior:
http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/secex/balanca/balcombrasileira/mensal/brasileiro/2014_12/texto

MDIC, & SECEX. (2012). *Ministerio de Desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior; Secretaria de Comercio exterior de Brasil*. Obtenido de Ministerio de Desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior; Secretaria de Comercio exterior de Brasil:
http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1365787066.pdf.

MDIC, & SECEX. (2013). *Ministerio de Desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior; Secretaria de Comercio exterior de Brasil*. Obtenido de Ministerio de Desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior; Secretaria de Comercio exterior de Brasil:
http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1365787109.pdf.

MDIC, & SECEX. (2014). *Ministerio de Desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior; Secretaria de Comercio Exterior de Brasil*. Obtenido de Ministerio de Desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior; Secretaria de Comercio Exterior de Brasil:
http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1388692200.pdf.

Ministerio Coordinador de la Producción. (15 de 07 de 2011). *YouTube*. Obtenido de YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=JvnMw9vT7yY>

Ministerio Coordinador de Política Económica. (27 de 02 de 2015). *Ministerio Coordinador de Política Económica*. Obtenido de Ministerio Coordinador de Política Económica: <http://www.politicaeconomica.gob.ec/tag/petroleo/>

Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. (2013). *Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana*. Obtenido de <http://www.cancilleria.gob.ec/es/ecuador-y-brasil-intensifican-relaciones-comerciales-y-de-cooperacion/>

Molina, D. (2015). *Informe del Proyecto Manta -Manaos*. Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, Quito.

- Morán, R., & Jaime, A. (2012). *Resolución N° 71*. Obtenido de <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCI%C3%93N-N-71.pdf>
- Organización del Tratado de Cooperación Amazónica. (2015). *Organización del Tratado de Cooperación Amazónica*. Obtenido de Organización del Tratado de Cooperación Amazónica: <http://otca.info/portal/tratado-coop-amazonica.php?p=otca>
- OTCA. (1989). *Organizacion del Tratado de Cooperacion Amazonica*. Obtenido de Organizacion del Tratado de Cooperacion Amazonica: http://www.otca.info/portal/admin/_upload/ministros/III_REUNION_MINISTROS_Declaracion_Quito.pdf
- Palacios, M. (25 de Julio de 2015). Impacto Ambiental, en la ruta Manta - Manaos. (R. Ramírez, & C. Miranda, Entrevistadores)
- Parrales, G. (14 de Agosto de 2015). Ruta Manta-Manaos, y el portecial del producto. (R. Ramírez, & C. Miranda, Entrevistadores)
- Patiño, P., & Moreira, P. (10 de Agosto de 2015). El eje multimodal Manta-Manaos. (R. Ramirez, & C. Miranda, Entrevistadores)
- Patiño, R. (2013). *Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana*. Obtenido de <http://www.cancilleria.gob.ec/es/ecuador-y-brasil-intensifican-relaciones-comerciales-y-de-cooperacion/>
- Pro Ecuador Instituto de Promocion de exporatciones e inversiones. (2015). *Pro Ecuador*. Obtenido de Pro Ecuador: <http://www.proecuador.gob.ec/compradores/oferta-exportable/banano/>
- Públicas, M. d. (2010). *Obras Públicas*. Recuperado el 30 de Julio de 2015, de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/06-07-2011_Especial_MTOP_82_anios.pdf,
- Rodriguez, V. (14 de Agosto de 2015). Eje multimodal Manta- Manaos. (R. Ramírez, & C. Miranda, Entrevistadores) Manta, Manabí, Ecuador.
- Ruibal, A. (2006). Corredores Interoceanicos Suramericanos. En A. Ruibal, *Corredores Interoceanicos Suramericanos* (pág. 12). Lima: IBCE.

- Rumbea, L. (14 de Julio de 2015). Eje Multimodal Manta- Manaos. (R. Ramírez, & M. Carolina, Entrevistadores) comunicación personal.
- Salvador, X. (24 de Agosto de 2015). Eje multimodal Manta-Manaos. (R. Ramírez, & M. Carolina, Entrevistadores)
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2012). *Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo*. Obtenido de Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo: http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz_productiva_WEBtodo.pdf
- SECRETARIA PRO TEMPORE. (1997). *Organizacion del Tradado de Cooperacion Amazonica*. Obtenido de Organizacion del Tradado de Cooperacion Amazonica: http://www.otca.info/portal/admin/_upload/publicacoes/SPT-TCA-VEN-61.pdf
- SENPLADES. (2012). *Transformación de la Matriz Productiva*. Quito: Ediecuatorial.
- Subsecretaría de Puertos y Transporte Maritimo y Fluvial. (2015). *Hidrovia Manta-Manaos*. Guayaquil.
- transportando.net*. (Julio de 2015). Obtenido de <http://www.transportando.net/puertos.htm>
- Velarde, C. (11 de Junio de 2015). *El Peruano* . Obtenido de <http://www.elperuano.com.pe/edicion/noticia-tren-bioceanico-fortalecera-integracion-y-comercio-bilateral-29687.aspx#.Vd5C42dRHVI>
- Villamar, A. (28 de Julio de 2015). Eje Multimodal Manta- Manaos y la balanza Comercial. (R. Ramírez, & M. Carolina, Entrevistadores) Sao Paulo, Brasil.

Glosario

AEB	Asociación de Comercio Exterior de Brasil
AEBE	Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador
APM	Autoridad Portuaria de Manta
BACEN	Banco Central de Brasil
BCE	Banco Central del Ecuador
CEIPA	Cámara Ecuatoriana de Industriales y Procesadores Atuneros
CNA	Cámara Nacional de Acuicultura
COMEX	Ministerio de Comercio Exterior
GIPACEB	Grupo Interparlamentario de Amistad y Coordinación Recíproca entre Brasil – Ecuador
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografía e Estadística
MDIC	Ministerio de Desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
ONUDI	Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial
OTCA	Organización del Tratado de Cooperación Amazónica
SECEX	Secretaria de Comercio Exterior

Anexos

ENTREVISTA AL LCDO. ANDRES BEJARANO, DIRECTOR DE COMERCIALIZACION DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

Encargado del movimiento de carga en sus diferentes categorías, además de la llegada de buques tanto comercial como de turistas, encargado de las negociaciones con las navieras.

1. ¿Cuáles son todos los servicios que el puerto de Manta ofrece?

El puerto de Manta es un puerto multipropósito, recibimos barcos como cruceros, navieros, granel sólido, granel líquido, vehículos contenedores, esas son las líneas que maneja el puerto, actualmente más del 50% de todos los vehículos que llegan al país ingresan por el puerto de Manta.

2. ¿Cuánto maneja de carga en total?

En el año 2014 manejamos carga de 960 mil toneladas en total, incluido la pesca nacional.

3. ¿Cuáles son las ventajas del puerto de Manta?

El puerto de Manta tiene varias ventajas, somos el único puerto que tiene un calado natural de 12 metros, no tenemos canal de acceso, un puerto mar abierto, servicio 24 horas, todos los días del año.

4. ¿de qué países reciben carga principalmente, y que tipo de carga?

Trigo de Canadá, Vehículos de Asia, no recibimos contenedores enviamos contenedores, hacia Europa

5. ¿Qué proyecto hay para ampliar el puerto y cuáles son sus beneficios?

Este proyecto está siendo promocionado por el estado, de una ampliación de los muelles internacionales, haciendo un muelle especializado en contenedores, para subir la cantidad de transporte de contenedores, para más de un millón por año.

6. ¿Qué empresas están tomadas en cuenta para la concesión?

El puerto no está concesionado, está siendo manejado por el estado, en la actualidad hay tres empresas que están concursando, una empresa peruana, francesa, chileno. Se extendió el plazo hasta inicios del 2016.

7. ¿Cómo cree beneficiaría a la comunidad y empresas de la zona?

Un día que haya más carga de importación y de exportación además, más cantidad de contenedores, impulsa a todos los sectores, se va a poder dar más trabajo a la ciudadanía local. Exportación se maneja un 60% con un producto estrella que es atún, y aceite.

8. ¿Cree Ud. Que es factible el proyecto Manta-Manaos y quienes serían los grupos de interés involucrados?

Yo creería que sí, hay que pulir el proyecto pero es una ruta que está siendo impulsada por el gobierno, y que si se puede dar. Si se llega a dar el tema Manta-Manaos, deben de estar todas las organizaciones comprometidas, como los ministerios, las concesionarias, y las organizaciones del otro país en este caso Brasil.

9. ¿Actualmente reciben carga para enviarla a Brasil?

No

10. ¿Qué factores influyen en los costos logísticos al momento de transportar carga?

Cada puerto tiene sus tarifas, una de ellas es el uso de muelle, de carga, de peso, de almacenaje, y todo eso depende de cuanta carga llegue, de cuánto tiempo este almacenado.

ENTREVISTA AL LCDO. EDGAR RIOS, DIRECTOR DE COMUNICACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

Persona encargada de la información de todos los proyectos que el puerto de Manta realiza al público en general.

1. ¿Cree usted que el eje multimodal Manta-Manaos es factible y funcionaria positivamente?

Hay que tener en cuenta los cambios que se están haciendo en todos los lugares geográficos que se ven afectador por la ruta, actualmente se está haciendo un trabajo de ampliación de las vías en el oriente, pero no hay un trabajo en las vías fluviales, ni aéreo, si se habla del transporte multimodal desde Manta hasta el puerto del Francisco de Orellana, se debe de tener en cuenta que hay que hacer una vía terrestre diferente a la que existe, ya que para la movilización de carga se debe de tener una vía exclusiva que una Manta el oriente, está entre los proyectos pero no está aprobada, considero que esta obra se va a dar en un largo plazo, para que esta ruta multimodal funcione se debe de tener un puerto de Manta en óptimas condiciones es decir que el puerto este desarrollado, considero que este puerto está siendo subutilizado, ya que requiere de ciertas obras, ampliaciones, tecnología, maquinaria, es decir un total de una inversión estatal de \$168 millones de dólares, este contrato de ampliación iba a ser firmando por el presidente de la republica el día 25 de junio, pero no se lo realizo ya que el presidente aplazo la fecha indefinidamente, Manta es un

puerto que necesita de esa inversión para que sea capaz de movilizar gran movimiento de carga.

Un proyecto que se está realizando es la carretera que une Manta San Sebastián, Quevedo, que consiste en la construcción de dos túneles, como una autopista que forma parte de la carretera multimodal para llegar hasta el oriente.

2. ¿Cuál es el volumen de carga que se recibe mensualmente en este puerto? Prácticamente el puerto de Manta no maneja carga contenerizada ya que esa carga es manejada por el puerto de Guayaquil y de puerto Bolívar que movilizan carga de banano, entonces no se mueve gran cantidad de carga, solo una línea de naviera trabaja en el puerto de Manta y viene una sola vez al mes, se lleva la carga a Europa, especialmente pesca congelada.

3. ¿Cuáles son las ventajas del puerto de Manta en comparación con los demás puertos del país?

La ventaja del puerto Manta tiene una excelente locación geográfica, además de ser estratégica, tanta a nivel del continente y subcontinente, y a la interna con los demás puertos del país, tenemos certificación BASC, hay dos muelles internacionales de 200 metros cada uno, cuatro atracaderos, con doce metros de profundidad, la ventaja competitiva de Manta es la equidistancia, lo que hace que se tengan menos costos logísticos, tanto en costos de transporte como tiempo, ya que se encuentra prácticamente en la mitad del Ecuador. El tiempo de desembarque del buque es rápido, la marea siempre esta con doce metros de calado. En una hora se puede embarcar o desembarcar un barco, además este puerto es multipropósito, es decir mueve diferentes tipos de cargas, como al granel, líquida y contenerizada. El proyecto oficial donde el estado va a realizar una inversión es solo el puerto de Manta, por ejemplo el puerto de Posorja es

una inversión privada, con un plazo mínimo de 10 años, en comparación con el puerto de Manta que se estima que se tenga un puerto operativo en 2 años, Manta es un puerto de aguas profundas que no trabaja como puerto de aguas profundas por la falta de equipamiento. Este proyecto es para que la carga contenerizada se movilice por Manta y también por los otros puertos.

4. ¿Cómo cree beneficiaría a la comunidad y empresas de la zona?

Si sobre todo a las empresas que se dedican a la pesca, ya que las empresas que están en la ciudad sacan casi toda su mercadería por este puerto. Y también pueden sacar su mercadería por la nueva ruta.

5. ¿Cuánto se estima dura un viaje de Manta a Manaos por la nueva ruta y cuál sería el costo aproximado?

No, tengo la información exacta, consiste en un transporte de aproximadamente 48 horas desde Manta a Francisco de Orellana, y de ahí de 15 a 16 días vía fluvial.

6. ¿Cómo va el proceso de concesión del puerto de Manta?

Por el momento se está llevando a cabo el concurso de concesión, estamos en medio del proceso, y la próxima fecha de reunión es el 17 de agosto, hay tres empresas que pasaron la etapa de precalificación, el proceso comenzó el 2013, y cabe recalcar que es un proceso complicado, se llevan dos intentos de concesión fallida, ahora van a presentar los proyectos, y de las tres empresas la comisión encargada del tema escogerá la mejor, y se firmara el contrato en noviembre del presente año, cabe recalcar que puede haber prorrogas, que hace que el proceso se haga más lento, pero sabemos que las empresas concursantes quieren primero ver que el gobierno se comprometa con la obra y de ahí ellos muestran todos los

documentos, la ampliación del puerto consiste de dos fases una de ellas es la inversión y trabajo del gobierno y otra es la inversión y trabajo de la concesionaria, por eso ellos desean que primero se realice la parte que le corresponda al Ecuador.

7. ¿Cuál es su opinión final sobre el tema Manta- Manaos?

Sobre el tema Manta-Manaos, considero que la ruta si es posible claro se debe de tener una fuerte inversión, pero considero que la más probable es la ruta aérea, Manta tiene un aeropuerto de primer nivel que es capaz de recibir y enviar mucha carga; y sobre la vía fluvial considero que lo más complicado es cuando se navegue en otros países ya que siempre va a ser complicado ir por otras rutas, por la coordinación que esto requiere, además del calado del río suele ser muy bajo en ciertos meses del año.

**ENTREVISTA DR. ALBERTO RUIBAL, EXPERTO EN LOGISTICA
COMERCIAL GLOBAL, DISTRIBUCION FISICA Y TRANSPORTE DE
CARGA INTERNACIONALES**

Autor del libro Corredores Interoceánicos, el cual detalla todo sobre los corredores mundiales y su efecto en la economía de un país, debido a su larga trayectoria y su trabajo en varios países de mundo, y organizaciones mundiales como las Naciones Unidas, da una visión externa sobre el proyecto Manta- Manaos

1. Acuerdo a lo estudiado y analizado por usted sobre, los corredores sudamericanos, ¿Cree usted que estos tienen las características necesarias para abarcar los grandes volúmenes de carga que ocupa que ocupa el intercambio entre Suramérica con los demás continentes?

Según yo esto hay que visualizarlo en horizontes de tiempo, en corto, mediano y en el largo plazo, los corredores hay en varios lugares del mundo hay euroasiáticos, más lejanos en su ejecución como los africanos, los sudamericanos entre comillas son los que están siendo implementados con mayor rapidez, con la IIRSA, y cuando se terminó los diez años plazo que tenían ellos, que estaba siendo manejado por Banco Interamericano de Desarrollo, con la CAF (corporación andina de Fomento), con el fondo de desarrollo de la plata, en el 2012 paso por que se creó la UNASUR al COSIPLAN que es el consejo sudamericano de infraestructura que cubre todos los aspectos de infraestructura además de la viaria y la estructura por sectores, ese es un punto que hay que tener en cuenta.

Es necesario ver al mundo como una jaulita con barrotes que van a ser los paralelos y los meridianos, entonces a X tiempo vista a largo plazo el mundo va a ser un conglomerado de rutas y pasos en los cuales uno de los tramos de los proyectos totales de los orígenes a destino en los diversos lugares del mundo sobre el comercio de exportación e importación van a ser los corredores internacionales, Manta-Manaos, es un solo tramo del total de la ruta, el trayecto total, comprende varios tramos desde pacifico al lejano oriente, y también el transporte no termina en Manaos, sino sigue a Belem do Para y a su vez sigue a África y a Europa, cuyo origen o destino según se vea de este a oeste o viceversa, es el lejano oriente a Europa y Norte de África, otro punto que cabe recalcar son los competidores, un competidor indirecto es el canal de Panamá, pero hay competidores directos que son otros corredores interoceánicos que se encuentran en Sudamérica como son: al norte el corredor de Esmeraldas San Lorenzo, hasta el lado colombiano y de ahí baja por el rio Putumayo; por el sur hay el otro corredor interoceánico de Perú que va desde Bayóvar por el rio Marañón hasta el Amazonas, y esto es una competencia que va tener éxito el primer corredor que llegue a completar toda la estructura, y para que

funcione un corredor requiere de varias actividades complejas como: primero todo tiene que estar coordinado, por ejemplo en el tramo Manta-Manaos, llega una carga del lejano oriente hasta el puerto de Manta, debe de estar coordinado la naviera con el operador portuario de Manta, con el transporte terrestre que lo lleve a Coca Francisco de Orellana, con la naviera fluvial, con los operadores portuarios del río que lo lleve a Manaos, esa ruta es solo suponiendo que haya comercio entre Brasil y el resto del mundo, ahora hay que ver qué comercio se puede dar entre los dos países. Cabe recalcar que estas rutas no solo existen para Ecuador de hecho hay más competencia con Perú, Colombia, Bolivia. Otros detalles importantes que caben recalcar es que el río napo e incluido varios tramos del Amazonas no tienen balizaje, por lo tanto no se puede navegar en la noche entonces en un momento a un largo plazo se puede pensar que haya la infraestructura completa y se pueda navegar las 24 horas, por el momento eso no existe entonces es una restricción, es decir solo se puede navegar cuando haya luz, además está el asunto del dragado, porque tanto en el acceso a los puertos fluviales como en las vías fluviales las barcazas no navegan todo el año, hay un canal de navegación por eso es necesario del practico, ya que los capitanes del barco no conocen todas las vías fluviales del mundo, en cada puerto hay un practico que es nativo del país y que el navega la barcaza. El servicio que Ecuador pueda ofrecer a Brasil tal vez es más importante ya que es posible que signifique más ingresos que la misma exportación de productos. También es importante ver que hay una carretera en construcción que involucra a Perú y Brasil, y China, y se consiste en llevar soya de Brasil y roca fosfórica de Perú a China, cuando esta obra se concrete es una competencia muy fuerte para las demás rutas interoceánicas, probablemente se concrete en 10 años, cabe recalcar que en esta obra tiene el compromiso de todos los presidentes involucrados.

2. ¿Cuál es el objetivo primordial de los corredores interoceánicos?

El traslado de carga desde un punto geográfico a otro, buscando que se haga un resumen en los costos y en el tiempo, tratando de buscar rutas que faciliten el comercio entre países.

3. ¿Qué se diferencian los corredores de América del Sur con los de Asia, Europa?

En primer lugar los corredores euro asiáticos, ya que Asia y Europa están unidos, el continente Americano no está conectado a otro continente, los corredores más avanzados y que están funcionando en su totalidad son los euroasiáticos, desde Rusia, China, por ejemplo se ha realizado el segundo arribo de Madrid desde China, que fomenta el comercio, ellos tienen vías ferroviarias que son de última tecnología ya que movilizan gran cantidad de mercadería, porque han hecho un cambio en la ferrocarril, en comparación con un país Sudamericano, como Colombia, ellos siguen manteniendo un ancho muy pequeño en sus vías ferroviarias, y hasta que ellos no cambien eso no podrán ser competitivos, ya que más anchas sean las vías, más cantidad de toneladas pueden ser transportadas, y hasta ahora en ese país no hay nadie que ha planteado ese proyecto en Colombia con un costo aproximado de 6000 mil millones de dólares, y como los periodos presidenciales son muy cortos, este tipo de proyectos necesitan más de un periodo presidencial, lo que hace que no sea posible realizarlo en este país, y este problema no es solo de este país, sino de muchos países en el mundo.

4. Con respecto al corredor multimodal Manta-Manaos ¿Cuál es su opinión?

Hay que tener en claro que el puerto de Manta, no es eficiente en el traslado de contenedores, por eso se puede entender que la naviera que funciona actualmente en el Manta, deje ese puerto y vaya a otros puertos

del Ecuador, como puerto bolívar, la naviera que trabaja en el puerto de Manta es CCNI, la cual fue adquirida por Hamburg Sud, y ahora esta empresa desea retirarse y trabajar donde haya más volumen de carga contenerizada, esto es grave ya que si se trata de que este corredor mueva grandes cantidades de carga, esto es un gran impedimento; así como se fusionan las empresas, es posible y es mi teoría personal que los puertos se fusionen, a x tiempo vista solo van a funcionar cuatro mega puertos, los demás puertos serán solo alimentadores, ya que las navieras solo van a ir donde haya gran cantidad de carga, los puertos serán uno en Colombia al oeste de Medellín, donde actualmente no hay gran infraestructura pero tiene grandes condiciones naturales, otro será en Perú en Bayovar que goza con un calado natural de 40 metros y otro puerto será en el mismo país , y en Chile (mejillones) está el cuarto puerto, que es el único que está siendo utilizado, y que las navieras están trabajando, incluso con mega barcos, es muy importante ya que ellos movilizan gran cantidad de cobre por ese puerto. Donde la empresa estatal Adelco, que exporta cobre, es una de las inversiones del puerto.

Ecuador solo se puede hacer competitivo, si se realiza una instalación de la infraestructura inmediatamente, y si es capaz de movilizar una gran cantidad de toneladas, lo que llamara a las navieras que comenzaran a trabajar en el puerto. En mi opinión personal, considero que este corredor si se va a concretar pero lo hará en un largo tiempo, hay dos condiciones que influyen como las condiciones económicas del Ecuador, y las condiciones políticas, que son las cuales hacen que este proyecto sea posible o no.

5. ¿Usted cree que aportaría a Ecuador positivamente con relación a la exportación de nuestros productos a Brasil?

Brasil tiene un comercio más industrializado, y concretamente en Manaus hay un gran desarrollo tecnológico, que tiene importantes industrias, las

cuales exportan la mayoría de sus productos, en la actualidad la balanza comercial de Ecuador con Brasil, es negativa pero creo que puede haber una mejora al menos pequeña, aunque considero que sería mucho más importante el servicio que Ecuador puede brindar a Brasil.

6. ¿Qué problemas cree usted podrían presentarse?

El balizaje es el principal problema ya que cuando toda la amazonia este balizada habrán pasado más de 40 años. Las vías que se presentan son buenas pero tienen que ser adecuadas, para el tránsito de carga, es necesario hacer una revisión de cuáles son los factores que influyen en esta ruta, hay que hacer una comparación de Manta-Manaos, con los otros corredores, por ejemplo la carretera Méndez- Guarumales, hay que ampliarla, así como el estudio del dragado del puerto, la adecuación del puerto tanto como el de Manta, y el de Coca, hay que incluir la adquisición de grúas portacontenedores, etc. Que son necesarias para que funcionen en óptimas condiciones; hay que tener en cuenta las líneas de isocosto, estas líneas imaginarias van de norte a sur y de este a oeste, en base a que se va hacer que se movilizar de norte a sur en el ejemplo de Manta puerto de Coca, si en el puerto del oriente se hace la inversión de 200 millones de dólares es decir va a tener equipamiento mejor que el Manta, entonces las imaginaria de isocostos baja a la latitud del puerto de Coca, si pero si la vía que va hasta el oriente hay que habilitarla bien, o hay que hacer un equipamiento del puerto, o que se drague puerto morona, que es un rio muy sedimentado son factores que definitivamente influyen en los costos que hay que tomar en cuenta y que influyen en la investigación.

7. ¿Cuál es la aportación económica y logística que le da a los países suramericanos?

Cuando ya esté implementado va romper el paradigma logístico que se trata sobre el tiempo de tránsito, hay que tener en cuenta que a nivel mundial el transporte más barato que concierne a flete es el fluvial, y este corredor haría que se traslade en menor tiempo por ejemplo cuando una mercadería llega Brasil, y pasa por el canal de Panamá se demora alrededor de un mes, y con esta ruta unos 15 días lo que hace más económico todo el tránsito y conviene a todas las áreas.

ENTREVISTA AL ING. LUIS RUMBEA, GERENTE DE LA DIVISION DE CCNI.

Única naviera que tenía operaciones en el puerto de Manta, y trasladaba la carga contenerizada a España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania. CCNI no tiene por el momento ningún servicio orientado a las exportaciones o importaciones en la ruta Manta – Manaus; de hecho era la única línea naviera que daba sus servicios de transporte de carga contenerizada en el puerto de Manta, ellos brindaron sus servicios hasta el día 14 de julio del 2015, ya que Manta no moviliza gran cantidad de carga, ellos decidieron retirarse de dicho puerto y seguir sus operaciones normales en los puertos de Guayaquil, y en puerto Bolívar en la provincia del Oro.

1. ¿QUE TIPO DE CARGA MANEJAN?

CCNI se centra en el transporte de cobre proveniente de Chile, además de llegar a varios puertos y transportar carga contenerizada, pero eso depende del calado, del clima de los puertos

2. SEGÚN NUESTRAS INVESTGACIONES, USTEDES LLEGAN A MANTA, ¿QUE PRODUCTOS SON LOS QUE PRINCIPALMENTE LLEVAN?

Atún, el 55% que se exporta a europa, la tonelada métrica de este producto ha bajado de \$1500 a \$800, entonces a ocasionado que la demanda de las exportaciones de Ecuador baje, incluso están comprando a otros países como filipinas, ya que son más económicos que los ecuatorianos, principalmente por la mano de obra que es mucho más barata en esos países, además de granel liquido como el aceite, también cacao, pero son cantidades bajas.

3. ¿CUALES SON LOS PRINCIPALES DESTINOS QUE USTEDES LLEVAN CARGA DE ECUADOR? INCLUYE BRASIL?

Atun enlatado, productos congelados, calzado, metales, plásticos.

4. SABEMOS QUE EL PUERTO DE MANTA MANEJA SOLO UN 0.72% DE CARGA CONTENERIZADA, POR TAL MOTIVO; USTEDES SE MANTENDRAN CON ELLOS O PREFERIRAN EL PUERTO BOLIVAR?

En puerto bolívar, hay servicios no de CCNI sino de algunas empresas especializadas en transporte de bananas, en puerto bolívar la línea naviera que opera es Hamburg Sud, somos del mismo grupo, pero ahora ellos mantienen un fier, que está entre Cartagena, buena ventura, Guayaquil, puerto bolívar, y después a panamá, con el objetivo de captar toda la fruta de banano y puré de banano y lo demás para convertirlo de una manera más ágil y mandarlo después a los distintos destinos que tiene la carga, pero a esto se dedica Hamburg Sud.

5. ¿QUE SABE DE LA AMPLIACION DEL PUERTO DE MANTA?

Si el gobierno está pensado en la ampliación de los muelles para movilizar más carga contenerizada, pero aún no hay ningún compromiso ni nada al respecto por eso hemos decidido retirarnos.

6. ¿CREE QUE ESTA AMPLIACION AYUDARA A AUMENTAR ESE PROCENTAJE E IMPULSAR MUCHO MAS EL COMERCIO?

Si, pero la cantidad que moviliza manta es muy pobre, así que aunque se potencialice y se aumente un 100%, la cantidad de contenedores seguirá siendo baja y es absurdo ir por esta ruta, considero que Manta aún no está listo para tener una gran cantidad de carga, los puertos de Guayaquil son los que movilizan la mayor cantidad de carga de todo el país, y en el futuro no crea que el puerto de Manta cumpla con todas las condiciones necesarias para movilizar gran cantidad de carga, y no es un puerto importador, así que no se puede mandar carga de importación por Manta, y con destino final a Guayaquil, y tengo que incurrir en más costos que no tienen mucha coherencia.

7. ¿QUE PIENSA DEL PROYECTO DEL CORREDOR INTEROCEANICO MANTA-MANAOS, ES FACTIBLE O NO?

El tema de la ruta Manta Manaos es un tema que se está encaminando, creo que se han realizado alrededor de una veinte pruebas, pero considero que el mayor problema es que no hay los suficientes estudios sobre los riesgos de esta obra, el calado del río baja desde el mes de julio hasta octubre, a tres metros, y no es posible la navegación, además se necesita construir barcazas especializadas, y para que haya un óptimo desarrollo deberían de reunirse las partes del gobierno ecuatoriano, con el gobierno brasileño, además de los otros países involucrados, al momento lo que se ha enviado a Brasil es prácticamente solo comestibles, lo que el gobierno busca es disminuir el tiempo de la importaciones de Asia a Brasil, estas ya no pasarían por el canal de Panamá si no directamente por esta ruta, el proyecto de Manta Manaos se va a dar en un largo plazo.

8. ¿CUAL ES EL TIEMPO Y LOS COSTOS APROXIMADOS DE UN VIAJE DE ECUADOR A BRASIL NORMALMENTE Y CUALES SERIAN SI SE MANEJARAN POR ESTE CORREDOR?

Actualmente ya se abandonó la ruta con Brasil, un promedio si se lleva un contenedor seco de 40 pies costaría alrededor de unos \$ 1400, a \$ 1600, el tiempo de transito se demora aproximadamente unos 25 días, esto va por el canal de panamá, a Cartagena y de ahí por otro servicio a Brasil.

9. AL USTEDES LLEGAR A MANTA, TENDRIAN ALTA POSIBILIDAD DE TRABAJAR POTENCIAR MAS SU EXISTENCIA EN BRASIL PARA DESTINOS COMO EUROPA Y ASIA, QUE PIENSA DE ESTO?

Si, considero que si se llega a dar, una gran envió de carga y la ruta funciona en perfectas condiciones, nos uniremos a este plan, pero hay que ver muchos estudios como, cuanta carga se puede envías, la frecuencia, navegabilidad, por el momento eso no va a ocurrir, y solo si las condiciones son favorables para nosotros, podemos brindar un servicio a esta ruta.

10. ¿CUÁLES SON LOS BENEFICIOS DE TRABAJAR CON ESTE CORREDOR?

El beneficio es evitarse los costos de tiempo y de dinero, dando la vuelta por el canal de panamá, sino simplemente transportar toda la carga por esta nueva ruta evitando algunos días de tránsito.

11. ¿QUE SE ESPARA A FUTURO DE ESTE PROYECTO?

En el futuro si hay un itinerario, además de un compromiso de los clientes de Manta, y de Brasil, si se pudiera dar el servicio a esta ruta.

**ENTREVISTA AL EC. ALEXIS VILLAMAR, JEFE DE OFICINA
COMERCIAL DE PROECUADOR EN BRASIL,**

Delegado para impulsar el comercio de Ecuador-Brasil, encargado de las negociaciones para el ingreso de nuevos productos, además de las realizar las respectivas promociones de los productos ecuatorianos para promover las exportaciones.

1. La balanza comercial que el Ecuador mantiene con Brasil es negativa, ¿Qué actividades está realizando el Ecuador con PROECUADOR para que haya un equilibrio o al menos para que la brecha sea menor?

Son varias las actividades que la Oficina Comercial realiza para compensar la balanza comercial, sin embargo, esta es bastante deficitaria por causa de la exportación de productos con valor agregado e industrializados que Brasil exporta a Ecuador, por lo tanto nuestras economías (Brasil-Ecuador) no son complementarias porque existe un grado muy alto de industrialización de Brasil por su tamaño y Economía , por más esfuerzos que hagamos con nuestros productos no vamos a obtener una balanza superavitaria. De todas formas trabajamos para disminuir la brecha en este intercambio comercial.

Por lo indicado, tenemos a dos productos Ecuatorianos de gran volumen y capacidad de reacción que serían los potenciales para reducir esta brecha que es el banano y el camarón. Desde dos años atrás trabajamos en Ecuador con Agro calidad y en Brasil con el ministerio de Agricultura para poder exportar estos productos, el trabajo ha sido ha sido muy fuerte y hemos avanzado un 99%, para llegar a esto hemos tenido que cumplir requisitos exigidos por Brasil para el acceso pues existe un grado de restricción muy fuerte por parte de productores locales. AL momento esperamos los últimos resultados de exámenes sanitarios y fitosanitarios para esperar por esa liberación, luego viene un tema político para la cual la Embajada del Ecuador

en Brasil viene trabajando. El caso del camarón es muy parecido en este caso estamos en un avance del 70%.

Para el resto de productos alimenticios ya es un trabajo puntual y trabajamos en diversificar la oferta exportable. La Oficina comercial mantiene constantemente reuniones con potenciales importadores para generar alertas comerciales y buscar los proveedores Ecuatorianos para satisfacer esta necesidad. De igual forma existen requisitos que cumplir para exportar pero son menores a los de la banana y camarón. La Economía Brasileira es bastante cerrada y exigente con el ingreso de productos a estos mercados.

2.- ¿Los productos Ecuatorianos como son apreciados por el mercado brasilero, que valor le dan los consumidores?

El Ecuador ha sido desde años atrás poco difundido y conocido geográficamente de igual forma sus productos , Brasil es un mercado de 200 miles de habitantes con una clase media muy alta , de echo la más grande de América Latina, por ende desde el inicio de operaciones de esta Oficina Comercial se trabaja primero en difundir el potencial de la oferta exportable, haciendo conocer la variedad y calidad y riqueza de sus productos vía medios impresos, revistas especializadas , etc., luego se pasó a determinar que productos son potencialmente exportables y determinar la capacidad exportable para cubrir las necesidades. Brasil es un mercado grande y con solicitudes enormes que a veces no se puede satisfacer esta demanda. El otro paso ha sido convencer al exportador Ecuatoriano que Brasil no es tan "nacionalista" como ellos pensaban en el consumo de productos, ya que con la apertura de las importaciones a esta mercado, el consumidor paso a ser exigente y abierto más a productos importados que a nacionales cuando en la búsqueda de algo diferente se refiere, aunque estos paguen muchos impuestos para su ingreso, el consumidor es "novelero " y los pago dentro de

una lógica de costos. Así de esta manera nuestros productos exportados se encuentran dentro de su segmento como productos gourmet por costos y sabor, atendiendo ese sector del mercado. Por lo que, el Atún Ecuatoriano, las sardinas, las rosas, los chocolates, los sombreros de paja toquilla, varios tipos de pescados, están entre los productos top del mercado. Como mencione trabajamos para que otros productos de Ecuador puedan ingresar también, siempre y cuando cumplan con los requisitos de ingreso. Desde que se comenzó como Oficina Comercial se pasó a promocionar la oferta exportable y las oportunidades de inversión, con una estrategia diferente y con objetivo de incrementar la oferta exportable. Los resultados a largo de estos años, han sido satisfactorios. Sin embargo es un trabajo a largo plazo sin perder el objetivo.

2. ¿El Proyecto que de la nueva ruta eje multimodal Manta- Manaus, en que podrá ayudar al comercio internacional del Ecuador con Brasil? Este proyecto ya casi concluido, facilitaría el comercio entre Ecuador y Brasil para satisfacer al norte de Brasil y Nordeste, pues son estados lejanos de los centros industriales de São Paulo y Curitiba. El año 2014, realizamos una rueda de negocios en la ciudad de Manaus con 5 empresas Ecuatorianas, el cual fue un éxito, son sectores potenciales. Sin embargo es importante trabajar con los accesos al mercado y costos logísticos. De igual forma se difundió al polo industrial de Manaus las oportunidades del Puerto de Manta como acceso de sus productos a empresas como Honda, LG, Samsung que tienen sus fábricas en esta ciudad, mostrando el beneficio en tiempo de ingresar sus carga de componentes por este puerto y llegando a Manaus por la ruta de la hidrovía Manta –Manaus, así de esta manera el tiempo de tránsito, entre así y Manaus se reduciría en 5 días más o menos al no pasar por el canal de Panama.

3. ¿Cómo esta nueva ruta impactará tanto a las exportaciones de Ecuador como a las importaciones desde Brasil?

Como mencione, el norte de Brasil es atractivo para ciertos productos que incluso ya ingresan a este mercado pero de forma spot, o sea no son cargas con fechas organizadas sino son oportunidades de exportación, hoy exporto mañana ya no. Y en realidad lo que se busca es que exista una relación a largo plazo para estos negocios.

Conforme se tenga acceso de mercado de la banana por ejemplo, esta podría ingresar por este puerto a los consumidores de este sector de Brasil. Disminuyendo tiempo, costo y hasta dinero. Productos como materiales de construcción, cebolla, etc ingresan ya por este puerto. Pero insisto son ventas spot.

4. ¿Considera que la ruta es capaz de brindar el servicio a Brasil concerniente al transporte de carga desde el lejano oriente hasta Manaos?

Uno de los objetivos es esta, o sea el primero es el uso de la hidrovía para el ingreso de Productos del Ecuador al Brasil, el cual va a depender de un exportador de Ecuador y una empresa Brasilera. El otro es para que el polo industrial de Manaos aproveche esta vía como acceso de sus partes para montaje o materia prima por el puerto de Manta pasando por Ecuador y utilizando esta ruta. Todavía falta temas de seguridad, trasbordo de carga, pues el rio tiene profundidades diferente en todo el trayecto, empresas de logística, etc para que esto sea más eficiente y efectivo, lógicamente tanto el Gobierno de Ecuador y el de Brasil trabajan hasta cierto punto en apoyar ciertas áreas, ya el resto es parte de la iniciativa privada que determine el potencial y beneficios para cada uno de ellos. Sin embargo trabajamos para

que estas sean atractivas y podamos tener otra vía de acceso a este mercado y no solo sea el puerto de Santos en el estado de São Paulo.

5. ¿Considera usted esta obra como imperativa para mejorar el comercio internacional del País, no solo con Brasil sino con el resto del mundo? Esta obra es una de las principales gestiones realizadas para el intercambio comercial, en especial con el gigante latino-americano que es Brasil. El Gobierno de Ecuador ha realizado obras, inversión y difusión de esta nueva vía comercial, hemos realizado rueda de negocios entre empresarios locales brasileños y empresas Ecuatorianas para potencializar la ruta y dar a conocer una alternativa de ingreso, otra parte corresponde a los exportadores Ecuatorianos trabajar en que esto se dé, nosotros por nuestra parte seguimos buscando potenciales importadores para los productos Ecuatorianos, así apoyamos a dinamizar el sector.

6. Desde la Presidencia de la república se está fomentando el cambio de Matriz productiva, ¿En qué productos habrá un mayor beneficio y a qué tiempo de plazo usted prevé que esto ocurra? Sobre los productos los mencione al inicio serían las bananas y el camarón a las de los otros alimenticios. Trabajamos también en productos orgánicos como la quínoa. El plazo tiene que ser el más corto posible, pues el comercio no espera.

ENTREVISTA A PABLO PATINO, COORDINADOR DE LOGISTICA PARA COMERCIO EXTERIOR (MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR).

Conocedor del proyecto en su totalidad, ha realizado presentaciones sobre el proyecto en diferentes ciudades del Ecuador, y se encuentra trabajando en la actualidad en este proyecto.

El Ministerio de Comercio Exterior, es uno de los organismos estatales, que está a cargo del proyecto Manta Manaos.

1. ¿Cuál es el avance hasta la actualidad del proyecto Manta-Manaos?
En la actualidad, se está manejando el envío de carga hasta puerto Iquitos en Perú, por el momento no existen negocios ni envío de carga con Manaos, se envía a puerto Iquitos alrededor de 1400 toneladas en cada viaje que se realiza cada 30 días, el Ministerio de Comercio Exterior, en el mes de septiembre el puerto Providencia estará operativo al 100% lo que consideramos que ayudara mucho en el control de costos de navegación, ya que por el momento estos costos son relativamente altos, ya que no hay una alta frecuencia en los viajes, en el tema de carreteras y vías esto está a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero las carreteras al oriente ya están al 100% y estas pueden ser usadas para el transporte de productos.
2. ¿El puerto Providencia estará totalmente equipado este Septiembre?
El puerto Providencia es muy rústico y difícil de acceder, es muy sinuoso, pero por el momento se están haciendo todas las adecuaciones para que este operativo al 100%, es decir que se pueda enviar la mercadería por ahí, pero solo las cantidades que se están enviando por ahora, de ahí falta

mucha infraestructura, oficinas, grúas, almacenes, que se la obra se completara en los próximos años, pero tiene un prioridad máxima.

3. ¿Qué productos se están exportando a los puertos Iquitos, Leticia y Tabatinga?

En esta zona hay una empresa que está trabajando llevando la mercadería es decir como operador comercial, además de también exportar ellos productos. Los productos que se están llevando es grandes cantidades de cemento, varillas, y todos los materiales de construcción, cerámica ya que en esta zona hay una gran demanda de estos productos, además en el puerto de Iquitos hay una gran demanda, de línea blanca para eso se está trabajando, con las empresas de la ciudad de Cuenca las cuales están enviando productos de línea blanca por esta ruta, pero la mayoría de los productos son enviados por Amazon Service, y debes en cuando envían productos de terceros.

4. ¿Prácticamente esta ruta es privada?

Bueno la ruta es para el traslado de mercadería de todo el país hacia estos puertos y en el futuro a Manaus, ese es el enfoque que le estamos dando, pero en la actualidad la única empresa que envía sus productos por esta ruta es Amazon Service, además es operador logístico, es decir ellos son los dueños de las barcas, en el futuro serán tres y con la tercera embarcación se espera llegar a Manaus, se está creando proyectos para incentivar a demás exportadores para enviar por esta ruta, pero todavía hay que realizar trabajo logístico ya que no les significa un gran beneficio enviar mercadería cada 30 días, y por esta ruta no se está enviando productos tradicionales como banano, camarón, sino productos que la zona necesita, la empresa privada ha hecho contactos con las personas que viven en esta parte de la amazonia y está enviando estos productos.

5. ¿En cuánto tiempo se llegara a la conclusión de este proyecto?

En realidad no considero que este proyecto tenga una fecha de finalización, ya que tenemos hitos que cumplir y considero que cuando se cumpla el objetivo principal de realizar el corredor que conecte Asia, con Brasil y Europa y el Norte de África, aún habrá acciones que realizar, es decir este proyecto es algo tan trascendente que siempre habrá más hitos que cumplir en el futuro, ahora consideramos como Ministerio que se concluirá una fase que consiste en la total adecuación del puerto Providencia así como de las vías, además de manejar una gran cantidad de carga , y que ya tengamos una ruta comercial con Manaos, y también de mandar productos de Ecuador a Brasil a Europa, Asia como es el plan inicial, en unos 10 a 15 años, ahora sobre el puerto de Manta, se debe de recalcar que se utilizara este puerto cuando se vea la necesidad de traer la mercadería de Asia a Brasil, y eso también depende del estado del puerto que cabe recalcar eso depende de la programación de cada puerto. Pero prevemos que eso tomara más tiempo, es decir alrededor de unos 30 años, por el momento ya hemos suscrito a nivel judicial, varias legislaciones que tratan del uso de corredores como de las rutas fluviales, es decir estamos avanzando pero el tema Manta Manos es un tema más de infraestructura, y por eso tenemos un trabajo más en conjunto con los demás Ministerios.

6. ¿Cuál es la importancia de este proyecto a nivel gubernamental, además cuales son los avances que se están realizando?

Cuando el gobierno actual empezó a trabajar en el país, este inicio con un plan de trabajo, y en ese plan de trabajo tiene proyectos emblemáticos, y la ruta Manta – Manaos, es uno de esos proyectos, entonces el gobierno le está dando toda la importancia, y cabe recalcar que las inversiones que se están haciendo son públicas, este proyecto es de alta prioridad, y se está

haciendo un gran seguimiento para que se logre con el objetivo de tener un mejor comercio con Brasil. El ministerio de Transporte y de Obras Públicas, envía reportes mensuales directamente a la presidencia sobre los avances y novedades del proyecto.

7. ¿Cuáles son las relaciones que se mantiene con Brasil?

Tenemos relaciones comerciales, donde tenemos una Balanza comercial en déficit, por eso esta ruta está siendo creada para mejorar nuestras exportaciones, pero es también para mejorar el comercio, tenemos tratados con Brasil a través del MERCOSUR, Y ALADI, por estos tratados no presentamos problemas con aranceles, pero Brasil es un país que maneja unas políticas altamente proteccionistas, lo que dificulta el ingreso de nuestros productos, además ellos tienen regulaciones fitosanitarias, y de control de pestes muy exigentes lo que dificulta las exportaciones, pero se está realizando este trabajo juntamente con la cancillería, para tratar de cumplir con sus reglamentaciones, y entrar con nuestros productos, por ahora estamos en negociaciones con el camarón, estamos en plenas negociaciones para conseguir que este productos ingrese al mercado, Brasil a pedido permisos fitosanitarios que en el momento estamos tramitando, pero sabemos que Brasil tiene está dispuesto y mira con buenos ojos este proyecto. Considero que se debe de tener en claro que deberíamos centrarnos en Manaus y en la ciudades amazónicas aledañas, porque no podemos enviar productos desde Ecuador con destino final a Rio de Janeiro o ciudades más alejadas por que los costos serian altos y no sería conveniente para los exportadores ni importadores, por esa razón se está haciendo con la oficina aliada PROECUADOR, misiones comerciales las cuales se encargan de llevar empresas de Ecuador a Manaus, la última fue realizada en octubre del 2014, en la que participaron cinco empresas, en la actualidad se está planeando otra misión comercial con más

empresas y con más días, para dar a conocer nuestros productos en esta zona, y saber que productos se están consumiendo en esta zona y que oferta podemos satisfacer, por el momento no tenemos planeado crear una empresa de PROECUADOR en Manaus, pero sí de intensificar las misiones comerciales.

8. ¿Hemos tenido algunas reuniones con agrupaciones de empresas, que envían productos a Brasil y ellas han demostrado que no ven viabilidad en el proyecto que harán ustedes para cambiar esta posición?

Por el momento no se está enviando gran cantidad de productos, y estos no son los tradicionales pero esta ruta necesita confianza, y para eso está el Ministerio para brindar información, y crear la confianza tanto en el exportador como en el Importador, ya que los dos deben de tener en claro por dónde quieren enviar los productos, esta ruta da grandes beneficios, pero considero que se debe de hacer más trabajo con las ciudades cercanas que se encuentren en la amazonia, y en el caso de Brasil seria trabajar con esta ruta en el Norte de Brasil, también se debe de tener en cuenta que se necesita apoyo de países como el mismo Brasil o Perú ya que ellos tienen gran experiencia en navegación vía fluvial, y se ha mejorado mucho la navegabilidad en el río Napo ya que tiene grandes sedimentos, además de tener un calado muy pequeño de un 1.20m, en el caso del Banano que queremos potencializar en Brasil, tuvimos trabas ya que Brasil produce grandes cantidades de Banano, y requerían permisos fitosanitarios que se han cumplido y ahora ya se puede exportar Banano a Brasil, solo a una clase alta ya que esa fue la restricción pero se ve un nicho de mercado que puede ser llenado.

9. ¿Cómo ven la competencia de los otros corredores interoceánicos?

Por el momento el tren bioceánico que uniría China, Perú, Brasil, es para llenar una demanda existente es decir que es creado con una finalidad de traer la soya de Brasil y minerales de Perú, y de llevar productos de a Brasil de China pero que no llegan al norte de Brasil, y por los puertos que pasan en Perú y Brasil solo son terminales y puerto de minerales y soya, así que no está creado para llevar diferente tipo de carga como el corredor Manta – Manaos, por eso no creo que este tren bioceánico, supla los beneficios de nuestro corredor, ni que sea el nuevo canal, para enviar toda la mercadería, solo está siendo creado para ciertas funciones en cambio este corredor llevara diferente mercadería, un dato importante es que es necesario, llevar una carga a Brasil pero también es importante traer algún producto ya que de otra forma los costos de logística serían muy altos, el producto que podemos traer es la soya, y de esa forma se tendría una funcionalidad en el corredor, los operadores logísticos van donde haya una gran cantidad de carga, por eso debemos de incentivar a las empresas para que elijan esta ruta y también a las navieras para vean que pueden tener beneficios si llevan carga por esta ruta.

10. ¿Cuándo se lleva la mercadería por el puerto Itaya que organismo controlan el tráfico comercial?

Como se mencionó antes se envía mercadería cada treinta días entonces el organismo encargado que es la SENA, va a este puerto y se realiza los aforos correspondientes, y también el control antinarcóticos, de ahí se envía la mercadería por esta ruta con toda la normalidad.

11. ¿Es posible enviar contenedores en esta ruta?

Si es posible se realizó una prueba y si se puede enviar contenedores en las barcasas, contenedores de 40, 20 pies secos o refrigerados, así como mercadería suelta, la barcaza es muy amplia y se puede enviar hasta 1400

toneladas en cada barcaza. Se necesita más infraestructura y más barcasas pero si es posible realizar viaje con contenedores por esta ruta.

ENTREVISTA MARCO GONZALEZ, GERENTE GENERAL DE AMAZON SERVICE S.A. (GRUPO COMERCIO AMAZONICO)

Gerente General: Ing. Marcos González.

Empresario y pionero de la ruta Manta - Manaus, dueño de la única empresa que realiza embarcaciones a las ciudades de Leticia, Tabatinga e Iquitos, desde el 2011, además impulsa negocios en las diferentes ciudades.

Tema: Análisis de la balanza comercial por el uso de la nueva ruta Manta – Manaus

1. Como sabemos esta empresa es pionera en el proyecto de Manta- Manaus ¿Qué motivó a desarrollarlo?

Los motivos son algunos, uno de ellos es abrir nichos de mercado, en este caso esta es una ruta que nunca antes había sido explorada y existía la curiosidad de ver si había oportunidades en este mercado, otra de las razones es las distancias, si uno coge un mapa y ve las distancias que existen entre el Ecuador y Manaus y de llevar los productos del Asia a esta zona uno se va a dar cuenta que las distancias son menores y esta es una oportunidad de abrir comercio, otra razón es el canal de Panamá, los buques de última generación que son los más grandes ya no pueden pasar además el canal se satura en varias épocas del año, ahora en septiembre se satura, entonces esta ruta sería una alternativa en vez del canal de panamá, todos sabemos que el canal es la clave de la riqueza de un país, entonces también es una gran oportunidad, adicionalmente es un proyecto estratégico como país, ya que también es importantísimo de que este canal

atraviere el país, además nosotros somos amazonas, y nos sentimos muy identificados con la zona.

2. ¿El MTOP y el gobierno actual han sido entes claves que apoyan este proyecto?

Bueno el gobierno y el presidente en especial el, ya que fue una de las promesas de campaña, se ha hecho muchas inversiones para el proyecto las vías han mejorado, la vía Yamanunka hasta providencia, y están construyendo un puerto de carga, personalmente creo que el gobierno ha hecho sus inversiones pero le falta muchísimo por hacer es un proyecto bastante grande y hay que invertir mucho dinero, y con la crisis que el país está atravesando no creo que se le dé el impulso necesario como estuvo hasta el año pasado, hay que ver qué pasa en el futuro pero falta muchísimo, la parte de la infraestructura está a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no se ha hecho ninguna intervención en el río, el río napo ha sido una vía de tránsito de embarcaciones toda la vida ya que las empresas petroleras la han usado siempre usualmente se subía equipamiento para las petroleras por la ruta, estuvo complicado el tema todo el periodo que duro la guerra con el Perú, el Ecuador no tenía la libertad de navegar por el Amazonas, y se potencializa con la firma de la paz y mucho más con este gobierno pero el impulso fuerte y real se da a partir de nosotros en el 2011 ya que inauguramos una frecuencia comercial, que la hemos venido cumpliendo hasta la fecha llegando a puntos intermedios, antes de llegar a Manaos, Leticia, Tabatinga, e Iquitos, es la primera etapa, y la segunda etapa ya sería llegar a Manaos pero para llegar allá se necesita más infraestructura, tiene puertos muy bien montados, con ciudades de mucha tecnología, y toda la carga se maneja por medio de contenedores, y el Ecuador para responder a toda esa demanda, necesitaría tener por lo menos un puerto que tenga la capacidad de

almacenar contenedores. Lastimosamente puerto providencia no sé qué le paso, inicialmente el proyecto consistía en hacer un puerto de carga, pero hay alguien que desconoce de la necesidades reales y cambio el proyecto y por ahora se está terminado por inaugurar la primera etapa, pero lo que primero hicieron fue la etapa de pasajeros la cual por ahora no existe pasajeros pero lo prioritario era el tema de carga, y el tema de carga lo pusieron para la segunda etapa y ahora no hay financiamiento para esa etapa es decir por ahora estamos estancados en este tema del puerto

3. ¿Cuál es el objetivo primordial con la implementación de la nueva ruta para ustedes?

Es como abrir una carretera hacia el otro océano, y ustedes saber que cuando se abre la carretera todo se beneficia, empiezan a ingresar todos los servicios hay más trabajo, se comienza a desarrollar más industria, mejora todos los sectores económicos de un país, en este caso uno de los más beneficiados es el transporte por que tienen que llevar toda esa carga desde Manta hasta puerto Providencia, además el hospedaje, comida, turismo que esta la ruta que recorren los vehículos además la ruta fluvial, también se benefician los países beneficios ya que pueden llevar su mercadería en el caso de Colombia y de Perú, y llevar su mercadería en forma de tránsito por nuestra carretera se beneficia los países vecinos y Asia. Los estudios del rio Napo, son hechos con estudios batimétricos, de los niveles y el promedio si ustedes sacan el promedio del río, como el ríos están ancho el promedio se baja, el rio napo tiene la característica de tener mucha arena y constantemente está erosionando las orillas y eso hace el rio se haga más ancho y eso hace que el promedio de profundidad este a cuatro pies, el barco no navega por el promedio sino por el canal de navegación, fíjense que nosotros navegamos desde el 2011 con 6 pies de profundidad durante 4 años, nosotros en la práctica hemos roto todas la

teorías que tenías los técnicos y científicos, sin embargo es justamente ahí donde tiene que intervenir directamente el estado para darle mantenimiento, limpieza de palizadas, señalización, y una serie de mantenimiento que se le tiene que dar al río. Incluso en las épocas de más sequía donde el río ha bajado muchísimo el nivel donde hay un calado de 4 pies, y nosotros tenemos embarcaciones de 6 pies, nosotros tenemos que esperar hasta poder pasar, una de las características del río napo que ha sido una falla de los estudios realizados, es darle al río napo una época de vaciante o de creciente eso sucede en el río Amazonas mucho más abajo donde si hay 6 meses de sequía y 6 meses de creciente, nosotros estamos tan cerca de la cordillera que el río napo sube y crece todas las semanas, y en una semana puede crecer varias veces, de hecho el río fluctúa todos los días de 1 a 2 pies, si tú tienes un canal que tiene cuatro pies, hay que esperar unas pocas horas o un día para que se pueda pasar, entonces esa es la manera de como nosotros hemos navegado es bajo las condiciones actuales que da el río, eso es lo ideal que sea una hidrovía monitorizada y a la que le den mantenimiento el Estado, y eso si funciona.

4. ¿Cuál es el problema del río Napo cuando ya no está en nuestra soberanía?

Lo que pasa es que somos los ecuatorianos los que recién estamos incursionado en el tema, cuando ya se ingresa al Perú, y la primera ciudad importante es Iquitos ellos ya tiene un puerto desde hace muchísimos años, que manejan bastante carga entonces la infraestructura ya la tienen desarrollada, de hecho van a realizar una ampliación, sigues avanzando y encuentras con las ciudades de Leticia donde hay un puerto bien montado, al igual que Tabatinga, más abajo Manaus aún más entonces los que estamos atrás somos los ecuatorianos, precisamente porque no podíamos navegar si se termina de desarrollar el puerto Providencia tendríamos un

puerto de las mismas condiciones pero no es solo un tema portuario, están también las leyes y la reglamentación, el Ecuador debe de ir desarrollando sus normativas, hay normativas marinas, que nos toca ir aplicando en el tema fluvial que no pican porque son diferentes y hace falta normativas fluviales propias de la navegación por ese lado falta en el Ecuador, en el caso de la soberanía, ya no existe soberanía, sino un tratado de libre navegación, por ese lado se están cumpliendo los tratados en la firma de paz, y navegamos sin ningún problema por un río peruano, cabe recalcar que cuando uno navega por un río que no es nuestro hay ciertas particularidades que un país impone y que hay que cumplir, en el Brasil se exige el práctico desde que se ingresa a su territorio y esa es una norma restrictiva, Brasil siempre ha sido proteccionista a sus productos a sus mercados sus rutas, pero más bien el Perú más bien no.

5. ¿Cómo proyecta el impacto que tendrá esta obra en la Economía del país? Tuvimos un crecimiento espectacular hasta noviembre del 2014 y este rato estamos en una recesión, por la devaluación del peso y real, estamos bajo el 50% de lo hemos llevado, la primera vez se llevó 500 toneladas el año, y en la actualidad estamos llevando 1400 toneladas por viaje es prácticamente 300% por viaje.
6. ¿Qué principales sectores se van a ver más afectados por esta nueva ruta? El mercado de Brasil es muy grande, demanda todo, pero el tema con camarón y el banano son los problema fitosanitaria, hasta donde yo tenía entendido el Banano ya estaba listo para exportar pero paso algo a último momento y hasta ahora no se ha logrado nada, pero si tú vas a un centro comercial de manaos y compras un Banano, te dan algo más parecido a un orito, entonces la calidad ecuatoriana es superior, sin embargo no permiten el ingreso de productos, la línea blanca es un producto muy interesante ya

que está muy desarrollado en el Ecuador, además la cerámica esta también muy desarrollado de buena manera, otros productos que tengan un valor agregado es decir industrias que realizan obras de construcción puentes, , como hay una empresa llamada Sedemi que ya tienen contactos en Manaos y están dispuestos a trabajar con nosotros para enviar sus productos, esa es la ventaja de la navegación fluvial, es que se puede llevar una infraestructura muy grande, todo lo contrario con la vía terrestre y este tipo de productos se llevaría a corto plazo más que los alimentos ya que estos tienen barreras fitosanitarias.

7. ¿Usted cree que esta obra va a funcionar completamente y en qué tiempo, tienen más proyectos a futuros en esta ruta?

Nosotros constantemente estamos reinvertiendo, hemos construido las embarcaciones con crédito de Corporación Financiera Nacional, y seguimos reinvertiendo en medida de que el mercado lo solicite, ya inaugurando la infraestructura básica necesaria que es el puerto de Manta y logrando que el Estado haga una inversión en la parte fluvial, las empresas en el Ecuador son muy seguras, son pocos los empresarios como nosotros que nos arriesgamos, inventamos, innovamos, los empresarios generalmente preguntan y las aduanas y le decimos no hay punto aduanero hay que traerlas de otro lugar, para ellos son puntos negativos y piensan no me meto en esto hasta que esté la infraestructura completa, entonces eso es lo que hace falta, falta la inversión del Estado, para que el empresario pueda apostarle al proyecto, no solamente el empresario ecuatoriano sino peruano, brasileño, también se sientan atraído, justamente esta semana (21 de agosto del 2015) estuve en una reunión por el tema de puerto Providencia y ellos me decían cuántos contenedores estas llevando ahora, y les respondí que no estaba llevando contenedores, entonces ellos me decían no se necesita una ruta para los contenedores y les conteste es que

no se tienen que ver las cosas, simplemente mientras no haya grúa los empresarios brasileños no van a dejar los contenedores porque ellos van a preguntar cómo se van a descargar los contenedores, y si yo les digo tengo un puerto ahí que cuando lleguen los contenedores se alquila una grúa o no tengo grúa, o ahí vemos, simplemente no van a dar los contenedores hay que mirar el proyecto en su contexto completo, hay que tener la infraestructura completa para vender el proyecto, y lo que pasa es que ahora están desesperados porque van a inaugurar un proyecto que se equivocaron en el orden de prioridades, porque construyeron un puerto de pasajeros en vez de un puerto de carga, en cuestión de tiempo del proyecto de traer los contenedores desde el Asia o enviar la mayoría de las exportaciones por esta ruta, yo estoy listo con mi infraestructura, mis embarcaciones están destinadas a eso, hemos desarrollado la tecnología para llegar a Manaus, como empresa estamos listos, pero lo que no tenemos es el puerto, y el tema del río, pero sobretodo debe de estar el puerto.

8. ¿La SENAE hace las respectivas inspecciones en la mercancía que se envía?

Las exportaciones nuestras cumplen todos los requisitos que se tienen que tener en una exportación marítimas, exactamente se cumple con todos los requisitos, más bien hay complicaciones adicionales porque nosotros tenemos que irnos a San Miguel de Sucumbíos para que realicen los aforos físicos de ser necesarios, y ellos están presente todo el tiempo en las barcas, en la carga y descarga de las mismas, y cumplimos con todas las normativas, manejamos el ECUAPASS, la dificultad de trasladar las autoridades y ese costo lo asumimos nosotros, trabajamos con el distrito Quito, es el que maneja las exportaciones y delega las personas que van a ir.

9. ¿Qué pasara si el gobierno no brinda el apoyo que se suponía tenía que dar desde el principio?

Este proyecto por su tamaño no lo puede elaborar un solo gobierno, las inversiones tiene que continuar está catalogado como uno de los proyectos emblemáticos del país, yo entendería que esa categorización obliga a todos los partidos a continuar con el proyecto, este momento que el país está en crisis todos los proyectos están estancados por que las inversiones van a proyectos emergentes estos proyectos a largo plazo usualmente los dilatan, pero nosotros seguimos navegando y el mérito es que habido una inversión del estado es temas de infraestructura que es una poyo para todos los ecuatorianos pero un apoyo para nosotros en un tema puntual no ha existido.

10. ¿Qué empresa maneja el tema logístico y cuáles son los costos por él envió de mercadería por esta nueva ruta y especificar costos adicionales?

Amazon Service, es la que maneja el transporte de mercadería, los costos estamos ahí, un contenedor ida y vuelta en \$4000, y el tiempo 15 días, hasta Manaos, a Iquitos 7 días, Leticia y Tabatinga en 10 días, en cuanto al balizaje podemos navegar desde la bocana del Curaray en Perú de día y noche, en el Napo peruano, y se navega día y noche de regreso hasta patoja, frontera del Perú, siempre surcando, las barcazas para frenar tienen que surcar, cuando se está de bajada se tiene que frenar con un giro de 360 grados, cuando se está regresando al Ecuador se navega contracorriente y se puede frenar con más rapidez y ahorrar tiempo, y dentro del territorio ecuatoriano surcando solo durante el día.

11. ¿La barcaza que se envió en el primer viaje sigue operando y a que empresa pertenece, actualmente se está enviando productos por la ruta y que productos se está enviando?

Son tres embarcaciones capacidad de 1000, 1200 y 1400 toneladas, la última estamos inaugurando en este mes que viene, nosotros llevamos la carga completa para optimizar el viajes, los productos son cemento, materiales de construcción, hemos llevado algo de cerámica de bebidas como pony malta, y también se hacen transportes especiales, si alguien tiene que enviar mercadería especial como una estructura terminada, como un tanque para la industria, eso tipo de productos estamos llevando, aun el transporte de traer mercadería desde el Asia hasta Manaus, no se está realizando. Las empresas con las que se trabaja son un grupo empresarial hay están: Amazon Service que es la exportadora, esta Amazonlogistics la operadora, Carillo y Ojeda la importadora, AmazonService Perú es una empresa del grupo que está en Perú y OPEAmazon como operador portuario, Hacen fábrica de cemento, Novacero, Ecuaceramica, Cervecería Nacional, Atún Isabel.

12. ¿Cómo se estableció el contacto con las empresas importadoras de Perú, Colombia y Brasil?

Bueno al principio fuimos nosotros mismo que establecimos el contacto con estas empresas, por desconocimiento de estas empresas no tenían idea de a dónde ir, por donde viajar entonces nosotros colocamos en contacto tanto al cliente como al proveedor, y de esa manera se ha trabajado lo ideal es que cuando ya las empresas tengan confianza ellos mismos se trasladen y busquen el mercado.

13. ¿Los costos de enviar la mercadería, es rentable o a veces se trabaja en perdida?

El tema es que se tiene que tener un punto de equilibrio, y el punto de equilibrio lo hemos determinado por el volumen de carga, que es 500 toneladas, si nosotros llevamos las 500 toneladas ya tenemos algo de rentabilidad, por eso transportamos cemento por que le da más volumen a la carga, y con una frecuencia de viaje de 45 días para Leticia y Tabatinga, y 45 días hasta Iquitos, y la tercera embarcación que se espera enviar esa ya llegaría hasta Manaus y así establecer la frecuencia.

14. ¿Cuándo ya se establezca la nueva frecuencia como se realizara el comercio ya que Brasil es un país proteccionista el cual tiene trabas para dejar ingresar sus productos, qué medidas se tomaran?
- Esa es la parte más complicada, ya que hay muchas barreras fitosanitarias que no permiten que entren los productos ecuatorianos, por eso lo ideal es llevar los contenedores que vengan desde el Asia, y llevarlos hasta Manaus, para la industria tecnológica de este lugar, por ejemplo LG, trae las partes y piezas para hacer los televisores, desembarcan en Manta pasan por el Ecuador y llegan hasta las barcazas, donde se las lleva a Manaus así se debería de establecer la frecuencia y de ahí trabajar como se ha hecho con el cemento llegar primero con ese producto y de ahí comenzar abrir el portafolio, y cuando ya se establezca la frecuencia las empresas ecuatorianas ya pueden ir para ofrecer sus productos, y el gobierno ya tiene una razón para alzar las barreras fitosanitarias, pero para nosotros lo más importante ahora es la apertura de la carretera, actualmente las barcazas regresan vacías, y lo que se hacemos es almacenar volumen de chatarra y regresar al Ecuador pero no en todos los viajes. Si llegamos a Manaus, para Iquitos y Leticia se va con carga suelta, pero caben en las barcazas 36 contenedores de 40 pies.

15. ¿Qué opina sobre el puerto de Manta, ya que este es una obra fundamental para el desarrollo de la ruta, y sobre su poco transporte de carga?

Considero que el tema se ha politizado mucho, el Ecuador es un país muy pequeño y crear un conflicto por donde va la carga, si por Esmeralda, Manta, Guayaquil, Posorja, es politizar el proyecto al final quien decide por donde envía la carga es la naviera, a ellos tienen que darle una ventaja, si las navieras actualmente se encuentran ubicadas en Guayaquil y ahí tienen sus oficinas, su infraestructura montada, y si les dices que tienen que ir a descargar en Manta, ellos van a preguntar que ventaja tengo, se habla mucho de que Manta es un puerto de aguas profundas, pero si no existe la infraestructura en Manta difícilmente se van a ir, el estado debería darle una ventaja a la naviera para que ella decida descargar en un puerto u otro, porque la diferencia entre Manta y Providencia o Esmeraldas y Providencia, Guayaquil y Providencia, no va incidir relativamente nada en el costo de transporte hasta cierto punto es un tema más político que logístico. Quien decide donde va a descargar es la naviera y lo va hacer donde el puerto le da las ventajas.

16. ¿Cuánto es el promedio de inversión privada de esta ruta?

Nosotros hemos invertido 6 millones en las embarcaciones, pero superamos los diez millones de dólares en inversión,

17. ¿Cuándo ya se superen las actuales complicaciones como el Puerto además de la devaluación del dólar ustedes creen que las exportaciones vayan a repuntar?

El problema es que tenemos una desventaja enorme con los otros puertos que están en la zona, y es un reto que va a tener que afrontar el Estado, por ejemplo Leticia es zona franca, en Colombia, Iquitos tiene un tratamiento especial de zona francas, es libre de impuestos, Manaus es

zona franca, es decir las ciudades que están a orillas del Amazonas están libres de impuestos, como compete al Ecuador si en cambio el puerto Providencia o Sucumbíos, no es zona franca, nosotros estamos pagando IVA ellos no están pagando IVA, entiendo que está en el proyecto en un futuro colocarlo como zona franca, para poder competir con ellos adicionalmente tenemos la ventaja de estar más cerca, yo diría que pasando la crisis regresaríamos a las condiciones anteriores adicionalmente hay que mejorar ya que hay que tener zona franca.

18. ¿Actualmente hay 3 destinos cual es el porcentaje de exportaciones a cada uno de ellos?

A Leticia hemos ido casi tres años, por ende tiene un mayor porcentaje, la frecuencia a Iquitos se inauguró recién hace 5 meses, pero yo considero que de aquí a un año lo va a superar en volumen de carga a Leticia y Tabatinga por obvias razones, Leticia y Tabatinga, máximo tendrá unos 250 mil habitantes, en cambio Iquitos solo la ciudad supera el millón de habitantes. Pero se espera llegar a Manaus.

19. ¿Actualmente solo se maneja una exportación, pero a largo plazo se espera que haya importaciones, esto tendrá un gran impacto a la balanza? No sé cuántos productos puedan exportar Manaus a Ecuador porque en el caso de las ciudades de Perú y Colombia, estas ciudades no están industrializadas, y el Ecuador ya ha tomado sus medidas con los aranceles en el caso de Perú la madera que enviaban ya está con aranceles, ahora que Manaus podría enviar televisores, electrodomésticos, actualmente esos productos son importados, lo que yo diría habría un simple cambio del proveedor, y eso ayuda grandemente a la ruta por el hecho de tener cargo de compensación baja mucho el costo de transporte.

20. ¿En cuánto tiempo cree usted que estaría esta ruta completa, funcionando toda la cadena logística?

Nosotros creemos que en máximo un año ya estaríamos con la frecuencia a Manaos, si ya estás en Manaos ya llegan los transatlánticos, todo ya está desarrollado, y cualquier producto de Manaos ya se va a cualquier parte del mundo

21. ¿Sobre Puerto Itaya, no se encuentran trabajando en la actualidad?

No, puerto itaya es un puerto petrolero, donde no se cumplía con lo que requeríamos, y nos dejaban al final para realizar los embarques, entonces nosotros nos vimos en la necesidad de construir nuestro propio puerto, hasta esperar el puerto público en Providencia.

**ENTREVISTA A ING. XIMENA SALVADOR, DIRECTORA DE LA
SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO Y**

FLUVIAL. Directora de la institución encargada en desarrollar el puerto providencia, y la hidrovía del río napo, esta institución es muy importante ya que de la construcción del puerto Providencia depende el incremento de las exportaciones desde ese punto del País.

1. ¿Cuál es el estado actual del estado providencia?

Está en construcción, está a punto de terminar su primera fase a finales del mes agosto, y los primeros días de septiembre, pero su construcción no su implementación total, esperamos que la implementación, este hasta enero del 2016, es una aventura público, privada, el estado ecuatoriana ha construido parte de la infraestructura de puerto providencia, pero el operador aspiramos que sea una entidad privada. Esta está llevando carga en la actualidad pero se está realizando de un terminal no está oficialmente integrado en el sistema. En el oriente había una infraestructura llamada

puerto Itaya y en puerto Itaya, se llevaban las barcazas y se dirigían a Leticia y Tabatinga, ahora estamos en puerto providencia en una rampa privada que es la que estamos utilizando, el comercio ha disminuido un poquito pero se ha seguido manteniendo.

2. ¿Según el Ing. Marcos González, que es el operador privado local, se está enviando varios productos, tienen la estadística oficial de cuanta mercadería se ha enviado?

Estadísticas no tenemos por desgracia, la vía fluvial fue muy rápida, y en este aceleramiento hay temas en los que no se han intervenido directamente, la idea es de que cuando ya tengamos puerto providencia, podamos contar con esa información. Tener toda la información además de las barcazas, las toneladas, pero por el momento no tenemos de cuantas toneladas son movilizadas ni qué tipo de mercadería. Amazon Service son los mentalizadores del proyecto y hasta el momento son los únicos, que están haciendo exportaciones en esa zona. Al principio la aspiración era de acortar los días de viaje, el primer viaje que se realizó tomo entre 21 y 28 días, y ahora ya se han acortado los días. El problema es la carga como no hay gran cantidad de carga se tuvieron que alargar los días de frecuencia.

3. ¿Cuál es la procedencia de la inversión en el puerto de Manta?

El estado de Brasil va a realizar un préstamo, pero aún no hay ninguna firma, es un préstamo no reembolsable, que lo tiene que ejecutar Odebrecht, pero Ecuador está teniendo inconvenientes con esta empresa, entonces hasta que no esté solucionado ese tema, el préstamo está en veremos.

4. ¿Qué actividades está realizando el Estado para evitar los problemas de navegación en el río Napo?

Para esto hay que activar la hidrovía, como estado estamos firmando un acuerdo con la CEPAL, y nos está ayudando con el desarrollo tema del oriente, principalmente la zona norte que es la del ríos Napo, porque no está involucrado una sola organización, sino hay varias entidades involucradas a que me refiero al activar la hidrovía está la subsecretaria de puertos, que va desde providencia hasta Leticia, hay otra entidad del Estado que se llama instituto oceanográfico de la armada, que tiene que haber hecho un estudio de profundidad, y de canal de navegación, y por eso se crea las cartas náuticas en las cuales se define el camino por seguridad, a parte hay que hacer señalización, la cual es muy importante.

5. ¿En la actualidad se está haciendo proyectos para anunciar la competitividad del puerto para las navieras, importadores, exportadores? La subsecretaria de puertos, no tiene en sus funciones el promover un puerto u otro, ya que somos autoridad portuaria nacional, lo que nosotros podemos hacer que si tenemos 4 puertos estatales y ellos están diseñados para un desarrollo portuario, cada uno de los puertos tiene que hacer ese desarrollo, es la propia Autoridad Portuaria de Manta la que tiene que incentivar el desarrollo, la APM tiene como beneficio que está en un proyecto más grande todavía, el puerto de Manta es un nodo en el gran proyecto Manta – Manaos, la aspiración del proyecto es de trasladar la carga del pacifico hacia el atlántico.
6. ¿Es imperativo el uso del puerto de Manta en esta ruta, ya que hay otros puertos que pueden movilizan la carga?
Es política de Estado, la política de Estado es Manta - Manaos
7. ¿Hay algún tipo de proyecto para realizar una cooperación entre puertos?

No, no existe ningún tipo de proyecto, el sector alrededor de un puerto se lo denomina hinterland, entonces el desarrollo del puerto va directamente de la mano de su hinterland, entonces el hinterland de Guayaquil es totalmente diferente al de Manta, y al de los otros puertos, por ejemplo en Esmeraldas, movilizan carga direccionada para el sector petrolera, en Manta aunque no hay carga contenerizada hay un buen desarrollo en la pesca, y vehículos, aunque vehículos también lo moviliza el Área Portuaria de Esmeraldas, Guayaquil tiene más variedad de sectores, el tema de complementariedad, no se da por que como les explico todo obedece a su hinterland. El desarrollo de un puerto se debe a su necesidad, es lo que el sector le exige, si hay más empresas comerciales que el puerto debe ser importador, si hay una industria se debe de tener un puerto exportador, este es el ejemplo de Puerto Bolívar.

8. ¿Por qué razón si Manta tiene todas las bondades naturales, tiene muy bajo porcentaje de movimiento de carga?

El movimiento del puerto no solo depende de su ubicación sino del contexto en el que ellos se manejan, el hinterland de Manta es el pesquero donde tiene su mejor producto el Atún, todo obedece a su zona de influencia, es más el Ministerio de Coordinación de la Producción en algún momento presento el área de influencia de todos los puertos, y el puerto de Guayaquil tiene una influencia muy grande. Tiene un equilibrio de exportación e importación, en Esmeraldas hay mucho más importaciones, por Manta hay un movimiento de carga bajo, y Puerto Bolívar es un puerto por excelencia exportador. Toda la cadena logística tiene que verse beneficiada, por ejemplo aunque el puerto tenga una tarifa baja eso no garantiza que se mueva más carga o que reciba más buques, la gente lo que sopesa en el costo-beneficio, como puerto ellos puede decirme que me regalan la tasa portuaria, pero resulta que para que se pueda evacuar toda

la carga que estoy llevando no hay camiones, el tema de espacio en patio, pero puedo tener tiempos muertos que a la larga van a ser más costosos, entonces las empresas van a preferir ir a otro puerto donde me represente todos los beneficios. Por ejemplo los permisos de Manta.

9. ¿Cuál es su opinión sobre el tema Manta – Manaus, este proyecto se va hacer realidad?

El proyecto Manta – Manaus, es una aspiración del país desde hace muchos años atrás, hay que esperar que pasen estos momentos coyunturales, ya que por el momento hay problemas políticos y económicos, como país nosotros nos movilizamos con la tendencia económica mundial, y si la tendencia económica mundial en la actualidad, no está en un buen momento, además tenemos aranceles hasta junio de próximo año. Este es un proyecto que probablemente se difiera en el tiempo no que se diluya, pero es necesario que se postergue un tiempo ya que todo se maneja con el entorno, la idea era que la carga de Asia ingrese por el Ecuador, y sea trasladada, pero Ecuador para defender al país ha colocado salvaguardas, entonces hay una contracción de la entrada de mercadería, entonces no hay que cruzar del Océano Pacífico al Océano Atlántico.

ENTREVISTA A LA ASAMBLEISTA DE MANABI VERONICA RODRIGUEZ, PRESIDENTA DEL GIPACEB (Grupo Interparlamentario de Amistad y Coordinación Recíproca entre Brasil – Ecuador),

Asambleísta de país, encargada de promover el proyecto, las negociaciones, las inversiones para la ruta Manta-Manaus. Principal interesada en la ejecución de este proyecto ya que lo ve como un impulso comercial para la provincia de Manabí y para todo el Ecuador, actualmente realiza todas las gestiones posibles para una reunión de todos los

Ministerios y el Presidente de la república del Ecuador, para darle la debida importancia a este proyecto

La entrevista fue concedida el 15 de agosto del 2015, en Manta, la asambleísta Verónica Rodríguez, es una de las impulsadoras del proyecto, ya que considera que beneficiara a todo el Ecuador, especialmente a la provincia de Manabí, en la actualidad ella está impulsando este proyecto con los organismos correspondientes como son: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Comercio Exterior, Ministerio Coordinador de la Productividad.

1. ¿Cuál es el objetivo del grupo que maneja las relaciones con Brasil, sobre el tema Manta - Manaus?

Soy presidenta del grupo interparlamentario de amistad y coordinación recíproca entre Ecuador y Brasil, se trata sobre la cooperación que los dos países pueden brindar es decir, tratamos de mejorar el comercio, además tocamos temas sobre el sistema educativo, de salud, y también tocamos en tema Manta-Manaus, la reunión se dio el mes de abril del 2014, y tenemos unas excelentes relaciones, sobretodo han demostrado una gran disposición para el comercio, ellos demostraron un gran interés por la compra de productos ecuatorianos, sobretodo el atún.

2. ¿Quiénes lo conforman?

El grupo por el momento ha tenido una reestructuración, debido a las elecciones primarias de Brasil, por lo que hubo un cambio tanto en la cámara de diputados, además de los senadores, por eso los nuevos integrantes se están empapando del tema pero tenemos una respuesta positiva de la congresista que va a presidir este grupo, que se llama Vanessa Grazziotini, además esta congresista ha mostrado un alto interés

en la concretización del proyecto Manta Manaos, según el Embajador de Ecuador en Brasil, Horacio Sevilla, la congresista en su discurso ante el Senado Federal, recalcó la importancia del proyecto Manta-Manaos, y solicitó la ejecución, sea una de las prioridades del Gobierno Federal de Brasil.

3. ¿Qué avances hay en el proyecto de la ruta Manta – Manaos?

En los informes presentados por los ministerios que están al tanto de este proyecto; el Ministerio de Transporte y Obras públicas, nos informó que las vías que conectan tanto la ciudad de Manta y la amazonia están al 100%, lo que pasa es que para que esta obra esté totalmente habilitada y sea viable para el transporte de gran cantidad de carga debería de tener mejores adecuaciones como más carriles, ser una autopista que una directamente y que sea única para el traslado de mercadería como es la vía Manta-Quevedo, pero por ahora estas rutas no están realizadas, los estudios están finalizados, en la última reunión que tuve con la ex Ministra de Transporte y Obras Públicas, la Ing. Paola Carvajal, me supo informar de un viaje por toda esta ruta para que yo misma presencie las condiciones de la ruta y por donde el gobierno desea que la carga sea transitada, pero esto nunca se dio, ya que hubo un cambio en el gabinete de la república, y el nuevo Ministro nos ha dicho que se tiene que actualizar de toda la información, para que podamos tener una reunión con él, por el lado del Ministerio de Comercio Exterior, nos informó que la oficina de PROECUADOR, está mejorando las relaciones de comerciales además, en los informes presentados, ellos muestran una reunión que tuvieron en Manaos, y en la cual impulsaron varios productos como los materiales de construcción, con la empresa, Aglomerados Cotopaxi, Induacero, aceites DANEC, diversos productos MultiAmazon; también en el informe mostrado se puede ver que Brasil, tiene altas restricciones y además existe un inconveniente los análisis de riesgo de plaga, los cuales son necesarios

para exportar productos agrícolas, y que se están demorando más de lo necesario, además los costos de esta ruta son muy elevados, ya que la oferta es limitada, y por esa razón se debe de apresurar la finalización de la construcción del puerto Providencia, en el lado de la importación también se presenta problemas porque hay restricciones de importación para el producto de la soya, el cual Brasil puede enviar desde Manaus y sería beneficioso ya que reduciría los costos logísticos, además la soya no es un producto que abunde en el país.

4. ¿Cuánta inversión va hasta ahora y cuanto se espera sea la inversión total, es inversión pública o privada?

En inversión es muy difícil de llegar a un acuerdo, ya que los valores han venido cambiando, por ejemplo, el puerto de Manta de 168 millones, ha bajado su presupuesto a 120 millones, en cuanto a las carreteras según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ya están operativas al 100% pero en realidad no hay vías que sean exclusivas, para enviar la mercadería, así que es difícil dar un dato certero de cuanto se necesita para el funcionamiento del puerto, también el puerto Providencia no tengo un conocimiento a fondo de los avances de la obra, por eso no tengo un dato certero.

5. ¿Cuál será el ente regulador de este proyecto, y cuál será la función de la SENA?

El ente regulador que por ahora está llevando este proyecto es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, conjuntamente con el Ministerio de Comercio Exterior, Ministerio Coordinador de la Productividad, por el momento sé que se está enviando mercadería por puerto Itaya, pero no tengo información de quien está regulando el tránsito de esa mercadería,

me imagino que el Ministerio de Comercio Exterior debe de tener más información del asunto

6. ¿Qué proyectos hay en cuanto a las relaciones comerciales con Brasil y otros países?

Como hubo el cambio de la cámara diputados, y de senadores, hay que esperar hasta que ellos se organicen en Brasil, y se conformen con los nuevos integrantes, pero con ellos tenemos que hacer nuevas reuniones para la cooperación comercial, así como en otras obras aún, hace algún tiempo tuvimos problemas con la exportación de atún hacia Brasil, porque ellos aplican leyes muy proteccionistas, y era un poco complicado los permisos fitosanitarios, y después de varios intentos seguíamos teniendo problemas hasta que en una reunión, con las autoridades brasileñas pudimos ver que una de las ultimas trabas, era la etiqueta ya que ellos deseaban que la etiqueta del atún sea en portugués, después de hacer el respectivo cambio, se pudo exportar con tranquilidad, por eso es muy importante las reuniones de cooperación además estos proyectos que tenemos con Brasil ayuda a que tengamos más oportunidades de potencializar más proyectos, el proyecto más importante que tenemos con Brasil es sin duda el Corredor Manta Manaos, el cual ellos muestran una gran apertura.

7. ¿Qué productos se esperan potencializar por el uso de este corredor, especialmente que productos de la provincia de Manabí?

Por ahora se está intentando potencializar productos de todo el Ecuador, existen negociaciones para exportar Banano y Camarón, además Muebles de alta gama, Materiales de construcción, y concretamente de la provincia de Manabí, se espera mejorar la competitividad del Atún, el cual tiene un buen recibimiento en este país, y después de varias negociaciones se logró

ingresar satisfactoriamente a este país, y con este corredor este producto se puede volver aún más fuerte.

8. ¿Qué organismos de Brasil están involucrados con el proyecto y cuanto es su grado de compromiso?

La cámara de diputados y senadores, y ellos consideran como ya se mencionó antes que este proyecto beneficiara a los dos países, y ellos están claros en este tema ya que lo han comunicado públicamente delante de toda la cámara de diputados, su grado de compromiso era alto, hasta el anterior periodo tuvimos toda la predisposición, y ahora hay que ver cómo va hacer la actitud de este nuevo grupo. Pero yo en mi calidad de asambleísta por Manabí, busco que este proyecto se concrete por que beneficiara tanto a esta provincia, y es algo que los manabitas soñamos no de ahora sino de hace muchos años, y algo que promoverá muchos empleos, además de varias actividades complementarias que harán que esta ciudad tenga un puerto eficiente y capaz de movilizar grandes cantidades de carga, sin restarle importancia a los otros puertos, sino que todos los puertos tendrían que complementarse y ser competitivos entre sí.

9. ¿En que beneficia este corredor a Brasil?

Mucho porque si llega a traer toda la mercadería de Asia, se puede llegar a brindar este servicio que nos dejaría un rédito muy importante, además acortaría los tiempos ya que no se pasaría por el canal de Panamá sino por puerto Providencia, ahorrando días de traslado y costos, no solo con Brasil, sino de llegar a Europa, Asia, entonces dará un gran beneficio el cual el gobierno de la República todo el apoyo posible, pero por los actuales aspectos económicos el gobierno ha preferido dar esos recursos a otros proyectos.

10. ¿Brasil está invirtiendo en este proyecto, o que tipo de apoyo está ofreciendo?

No Brasil en la actualidad no está invirtiendo, pero se prevé que ellos den todo el apoyo necesario una vez que nos volvamos a sentarnos con los representantes del gobierno, ya que han mostrado su predisposición a este proyecto.

11. ¿Cuáles son las ventajas de este corredor en comparación con la de otros corredores sudamericanos?

Con lo del corredor de Perú, considero que perdemos competitividad ya que ellos tienen el financiamiento que nos hace falta a nosotros sobretodo porque en el tema del tren bioceánico, los representantes de los tres se han sentado y ya tienen un compromiso, y es un proyecto a 10 años plazo, es un tema preocupante ya que si existe una competencia que podría afectarnos, en los informes entregados por los diferentes ministerios, sobre el tema Manta – Manaos, se tienden a contradecir porque creo que falta lo más primordial que es hacer una reunión para saber que está pasando en la realidad, una reunión donde todos las autoridades nos organicemos y sepamos en qué fase del proyecto estamos, que necesitamos hacer, al igual cuando converso con el Vicepresidente Glass, él me sabe expresar que no tiene todo el conocimiento del proyecto, además cuando se pidió una reunión con el nuevo Ministro de Transporte y Obras Publicas nos pospone la reunión porque dice que no tiene el conocimiento total sobre el tema.

12. ¿Qué tan beneficioso es esta ruta para todo el país, especialmente en la balanza comercial con Brasil?

Se puede potencializar las exportaciones con Brasil, es decir nuestro saldo comercial es muy pobre, prácticamente solo recibimos importaciones, hay oportunidades de entrar a este mercado con nuestros productos pero lo más importante sería tener las reuniones para que nuestros productos puedan ingresar al país, sabemos que es muy bueno enviar mercadería pero no se puede olvidar que es necesario regresar con mercadería porque si no los costos fueran extremadamente altos, y eso es lo que se quiere evitar, el producto potencial para traer de Brasil es la soya, pero tenemos un problema ya que Ecuador tiene restricciones para la importación de soya, hay temas que se tienen que discutir, y analizar todos los posibles escenarios.

ENTREVISTA AL ING. JOSE ANTONIO CAMPOSANO, PRESIDENTE DE LA CAMARA NACIONAL DE ACUACULTURA

Presidente de la Cámara de Acuicultura del Ecuador, representante de más de 400 empresas, que se dedican a la cría, producción, exportación de camarón, así como empresas relacionadas. Como presidente de la cámara está inmerso en las negociaciones para el ingreso de este producto al Brasil.

1. ¿Cuál es el principal objetivo de la cámara de Acuicultura?

Representación del sector camaronero ante las autoridades nacionales, internacionales, autoridades de control, entes de regulación, con el objetivo de promover un espacio de negocios, en el que tengamos una acuicultura creciente, generadora de bienestar para la comunidad, y exportaciones para el Ecuador.

2. ¿Cuántos socios tienen y que tipo de socios son?

La cámara nacional de acuicultura en su constitución es un ente de representación gremial a nivel nacional como lo explica su nombre, de tal forma

que estamos obligados por estatutos a adoptar empresas del sector acuicultor, de todos los eslabones de la cadena, desde laboratorios de larva, fincas de producción, empresas empacadoras, exportadoras, de alimentos balanceados, empresas de insumo relacionadas con la actividad camaronera, de todas las provincias que se dedican a esta actividad, de Esmeraldas, de Manabí, de Guayas, Santa Elena, El Oro aproximadamente tenemos 400 afiliados, estos afiliados representa en hectareaje aproximadamente el 65% del hectareaje camaronero del Ecuador, alrededor de 140,000 hectáreas, la cámara cuenta con la afiliación del 90% de las empresas exportadoras del país, es decir el 90% de las libras exportadas pasan por alguna empresa que pertenece a la cámara, nuestras empresas son grandes las líderes del mercado, medianas y pequeñas, de toda las provincias del Ecuador.

3. ¿Cuál es el precio actual de exportación y su variación a lo largo de los años?

El precio es indicador extremadamente diverso, ya que para hablar de precio de camarón depende de cada país, entonces cada país tiene su particularidad, unos se comportan muy parecido a otras, además hay diferentes tipos de presentación del camarón, entero, con cola, básicamente el precio lo define las fuerzas del mercado, es decir la oferta y la demanda, no hay una predominancia como puede suceder con el Banano, donde el país produce el 30% de la producción mundial, nosotros solo producimos el 15 a 16% de la producción mundial, por tanto el Ecuador no pone los precios internacionales, simplemente se rige los aspectos de oferta y demanda que se ven afectados por la enfermedad del camarón e hicieron que los precios subieran, esta situación ya se ha superado y los precios más bien se encuentran a la baja.

4. ¿Cuál es la producción actual y la oferta exportable?

Ecuador exporta el 98% del total del camarón que produce, y el otro 2% queda para consumo nacional, ya que no hay desabastecimiento de camarón, siempre hay camarón, el 98% en el año 2014 represento alrededor de 672 millones de libras de camarón, a todos los países.

5. ¿Cuáles son los principales destinos de exportación?

El principal destino de la exportaciones de Ecuador era la Unión Europea, con un 35% de las exportaciones, y seguido de Asia y Estados Unidos que compartían cada uno un 30%, en esos tres destinos enviamos el 95% de todas las exportaciones, y el 5% se destinaba a los países de Sudamérica, el primer semestre de este años la situación ha cambiado, la mayor parte de las exportaciones se destinan al continente asiático en un 40%, y el 29% se destina a Europa y un 26% se destina a Estados Unidos, esto se debió a varias razones, el inicio de esta situación fue en el 2011, 2012, cuando una enfermedad de síndrome de mortalidad temprana afecta a los países que producen camarón, en el continente asiático muchos de ellos tuvieron que importar camarón para poder procesarlo y seguir importando, eso motivo que Ecuador comenzara a exportar más a Asia, ya que antes solo exportábamos solo un 2% que representa casi nada, debido a esa coyuntura que no ha cambiado hay también la posibilidad de vender también camarón a china que es el principal proveedor de camarón en el mundo lo que hace que las exportaciones ecuatorianas se posicionen, en un segmento que buscan una calidad superior, es decir el consumidor asiático cuando va consumir el producto ecuatoriano va por un producto de superior calidad, la magnitud del tamaño asiático ha hecho que sin duda Asia se convierta en un mercado atractivo, basado en una coyuntura pero en un contexto cambiante por que ya hay un consumo y un consumidor del camarón del Ecuador, que dice que prefiere un producto de calidad como el Ecuatoriano, es un mercado que se está ganando pero persisten algunas dificultades.

6. ¿Cómo afecto la demanda de Dumping que les impuso Estados Unidos en el año 2013?

La demanda por derechos de compensación, que es diferente al dumping, se llamaba dumping por que recordaba un caso del pasado, pero en el caso del camarón, no fue así, esa demanda fue colocada en los Estados Unidos, en la cual afecto directamente a las exportaciones con ese país, fueron alrededor de tres meses por el proceso legal que se estaba llevado a cabo, en realidad lo que ha sucedido con el mercado de Estados Unidos y de Europa es que no vendemos menos de hecho vendemos más que el año pasado, lo que pasa es que la tasa de crecimiento de Asia es mucho más grande que la del mercado americano y europeo, vendemos muchísimo más a Asia. Cada año producimos más camarón y exportamos más camarón, ese crecimiento se destina mayoritariamente a Asia.

7. ¿Cuáles son los principales competidores y las ventajas competitivas del camarón?

En el caso del camarón nuestro principal competidor son los países asiáticos, aunque también produce Perú, Brasil pero lo consume todo, los países centroamericanos produce, honduras, México, pero los mayores productores son los países asiáticos, Tailandia, Vietnam, indonesia, hoy en dia el principal competidor es India, con la producción de camarón blanco, son los mayores competidores, frente a ellas ecuador tiene un camarón de alta calidad, con controles fitosanitaria, el cumplimiento de normas sanitarias, normas sociales, normas ambientales, cuando enviamos producto a Europa, y Estados Unidos no hay devolución del producto, como ocurre con otros países, por el abuso de antibióticos, nuestro producto tiene una calidad superior, lamentablemente, no ha sido debidamente posicionada en el mercado de destino, de tal manera que un comprador, consumidor de camarón, no se llega a preguntar si el camarón

es asiático, ecuatoriano, ese tema tiene que ser trabajado, y es un tema pendiente, ya que hay que posiciones esas condiciones para crear una dependencia.

8. ¿Qué proyectos hay para impulsar la exportación del camarón?

Al momento el grupo está desarrollando dos tipos de campaña, la primera se lanzó a inicios del 2014, esta campaña está en internet, www.elmejorcamarondelmundo.com que cuenta a nivel mundial todos los aspectos positivos, que tienen el camarón del Ecuador. Otra decisión la tomamos como sector, consiste en la campaña del camarón de primera clase, donde se promueve la demanda del camarón no como industria sino como producto. Se presentó esta campaña en la feria de Boston, una de la más importante, se hizo un tema de relaciones públicas, con esa campaña hicimos el lanzamiento del libro unos meses después, con la escuela de gastronomía de Chicago, y la universidad de las Américas del Ecuador, se están haciendo diferentes actividades para promocionar el camarón en el consumidor final, es decir el chef, la persona que consume el camarón, para que cuando pida camarón pregunte por el origen del mismo y elija siempre el ecuatoriano, aunque es un proceso de largo alcance. Trabajamos en varias ferias, en la de Boston, Bruselas, Vigo, China.

9. ¿Según la oficina del Pro Ecuador se ha avanzado en las negociaciones en 70%, cuál es el estado de las negociaciones que se manejan actualmente con Brasil?

Yo discrepo, creo que solo se avanzado un 10%, por que el 70% quiere decir que estoy muy cerca para entrar y yo lo veo muy difícil, en el banano se avanzó un 100% y hasta ahora no se exporta nada, lamentablemente, en el aspecto técnico se ha hecho mucho, pero todavía las autoridades de control de Brasil se están tomando su tiempo, el problema con Brasil va más allá de lo técnico, es

un problema político, el problema con Brasil es que el proteccionismo, no es directamente con el producto del camarón ecuatoriano, esto es un aspecto histórico de Brasil, es un país con de 200 millones de habitantes, con tanta cantidad de personas, se puede vender en producto a nivel nacional y no existe la necesidad de exportar y eso paso con el camarón, que hasta mediados de años 90 Brasil era uno de los competidores de Ecuador ya que ellos exportaban a Estados Unidos, pero les colocaron una demanda de dumping, y la perdieron, y se dedicaron a abastecer su mercado interno, ya que tiene 200 millones de personas, que puede vender tranquilamente, los productores se conformaron con solo satisfacer la demanda interna y cerrar sus fronteras, y al crecer la demanda, en mediados del 2006, Brasil termino con déficit de producción, el camarón en Brasil se acaba aquí en Ecuador nos sobra, cuando hay un déficit de producción lo único por hacer es subir el precio para que a demanda del producto se contraiga, por esa razón en Brasil se puede encontrar camarón a un precio cuatro veces más caro de lo que se encuentra en otros mercados, y si un productor, que no tiene que exportar, no tiene que tener procesos de exportación, y vende a un precio alta, está en escenario ideal, hay mucha presión de los productores locales para no abrir el mercado, no solo a Ecuador sino a todo el mundo, en las oficinas de Pro Ecuador, han ido varias asociaciones pidiendo que Ecuador exporte el camarón, pero no es un problema de Ecuador, sino de Brasil, lo veo muy difícil e insisto que en esta región no deberían haber países tan proteccionistas. Hemos propuesto llegar a Brasil solo para un mercado alto, pero nos han informado que por las enfermedades no puede ingresar, entonces les ofrecemos cola pero de igual forma no nos dejan ingresar en el país. Considero que el tema se va a dar cuando haya la voluntad de Brasil para dejar ingresar el producto a ese país, cuando ellos decidan abrir sus mercados, porque obvio Brasil es un mercado muy atractivo.

10. ¿Qué modalidad utilizan para transportar sus productos?

Marítimo

11. ¿Ha escuchado sobre la ruta Manta - Manaos?

Sí, creo que es muy complicado ya que lo que se busca es reducir el tiempo de tránsito por pasar por el canal de Panamá, en camarón, por la logística por los tiempos sale más conveniente salir por Guayaquil, el problema es que el 90% del camarón es producido en Guayaquil, así que tendría que irme a Manta para ir por la ruta hasta llegar al oriente, y no lo veo posible, en términos portuarios se construye en puerto donde está la carga, solo se debería de bajar los costos de gran manera para poder tomar esta ruta.

ENTREVISTA A ING. GADLYS PARRALES, COORDINADORA COMERCIO EXTERIOR DE LA CAMARA ECUATORIANA DE INDUSTRIALES Y PROCESADORES ATUNEROS

Encargada de la coordinación de las empresas asociadas, así como de las estrategias a utilizar para la exportación de atún.

1. ¿Cómo se maneja la logística del sector?

La logística depende de las navieras y clientes que especifican con que naviera quieren trabajar, ellos cierran los contratos con ellos. El tiempo de tránsito depende del trayecto que tome la naviera, puede ser que tome la ruta Panamá-Brasil o directamente. En Europa demora un promedio de 45 días, el atún va a Francia, España, Alemania, Holanda, y con Italia.

2. ¿Cuánto ha sido el crecimiento en las exportaciones de atún?

Ha habido decrecimiento en las exportaciones, tanto en conservas como en lomo, estábamos en un 25.8% en decrecimiento en relación con el 2014. Esto se debe a países competitivos y pactos de negociaciones que no se dan en los

periodos establecidos para poder seguir gozando de los beneficios arancelarios, y por ejemplo llego Abril, época de semana santa, y que en Europa compran bastante, pero sin embargo no compraron.

3. ¿alguna repercusión por el decrecimiento como por ejemplo el empleo? Hasta ahora no se ha visto afectado las plazas de trabajo, porque se trata de colocarlos en otros lados, pero llegara el momento en que se tendrán que despedir si es necesario. Por ejemplo, ahorita hay veda, y algunas empresan no producen. Tenemos 113 barcos. Se trata de comprar a barcos nacionales, pero sino se abastecen, se compra a barcos de la región.

4. ¿Cuál es el objetivo del gremio? El objetivo es ver que el sector atunero, especialmente las empresas afiliadas estén al día en todo y no tengan ningún problema.

5. ¿Cuántos socios tienen?

11 empresas son socios de esta cámara y manejan del 50 al 60% del total de exportaciones de atún. Además hay socios adherentes de la cadena como empresas de latas, tapas y aceite.



6. ¿Principales destinos?

En primer lugar Europa con el 50%, de ahí el año pasado estábamos con Venezuela en segundo lugar, pero este primer quimestre decayó. Lo que se trata es mantener y reducir el decrecimiento.

7. ¿Cómo se proyectan las ventas?

El objetivo es mantener las ventas ya que estamos en este decrecimientos, por eso no podemos decir que aumentaremos las ventas, sino que estamos tratando de mantener esas ventas posicionando el producto para que las personas sigan comprando. Tenemos competencias de otros países, por ejemplo, en Perú entro lo que son las conservas de Tailandia, pues tiene un TLC firmado con ellos, por lo que entran productos más económicos en relación a los productos ecuatorianos.

8. ¿Tienen apoyo de las instituciones públicas?

El Gobierno, ahora en el 2015 aplico un incentivo a los sectores productivos, no solo al sector atunero, sino a todos los sectores en general con el tema de la devolución de cierto porcentaje de las exportaciones, le dicen drawback, pero sería una devolución condicionada, pues ya tenemos un drawback simplificado que es la devolución del IVA.

9. ¿Usaban el puerto de Manta para exportar?

Cuando las navieras estaban aquí como que no había un horario que diga por lo menos 2 veces a la semana, salimos. Podíamos programar la venta, pero justo esa semana no venía la naviera, entonces lo que optaron los empresarios para estar seguros fue pagar el transporte a Guayaquil y saber que si se iba la mercadería. Las navieras buscan carga, por eso en el Manta-Manaos se necesitaría que se lleve y se traigan mercadería sino las navieras no llegaran al puerto.

10. ¿Qué piensa del proyecto de la ampliación del Puerto de Manta?

Podemos tener un bello y hermoso puerto, pero si no hay navieras no funcionan. Actualmente, como están en remodelación, los barcos se quedan en altamar, tienen que esperar y trabajar duro para sacar su carga, pero hasta que no se tengan las rutas establecidas, no se podrá hacer muchos, se tendrían que dar incentivos.

11. ¿Hay problemas que se presentan al exportar a Brasil como los permisos fitosanitarios?

No, las empresas están exportando a Brasil y no ha habido ningún inconveniente. Con respecto a los permisos sanitarios, todo producto que salga del Ecuador a cualquier destino tiene que cumplir con los reglamentos sanitarios, porque sino no se puede exportar. La única demora que tuvimos fue por la aprobación de las etiquetas, pues hay que mandar el rotulado a Brasil para que ellos aprueben, pero ya se ha solucionado. No hay inconvenientes con el mercado por ahora.

12. ¿Tenemos información de que Marbelize exporto en el viaje de inauguración de la ruta, tiene alguna información de eso?

Quizás fueron muestras, pues recordemos que las embarcaciones de esta ruta son tipo gabarra, entonces no tenían la magnitud para enviar contenedores. La cámara no tiene registro, cada empresa maneja su información. Pro Ecuador maneja la promoción del producto por medio de ferias.

13. ¿En su opinión, que piensa de la ruta?

Que no funciona, y tenemos varios años en esto y casi no hay avances. Tenemos 8 años que se ha revivido el tema y nada. Si lo visionaria como para llevar mercadería a ciertos puntos de Brasil cerca de donde se desembarque o

donde no lleguen muchos productos con el objetivo de abastecer como a tiendas, pequeños comisariatos a lugares alejados: como tipo las gabarras de Galápagos.

Si se tienen productos que aportan a la balanza comercial, pero las cifras de estas aumentan y disminuyen, yo lo podría ver cómo les dijo como las barcazas de Galápagos, y de ahí se va haciendo la estructura puede llegar a ser un panamá chiquito, por ahora solo como abastecimiento. Si se podría hacer pero a muy largo plazo.

14. ¿si funcionaria la ruta y los costos y tiempos se redujeran, la usarían? El factor clave es el importador brasileño porque él es el que indica con que naviera y donde llega la carga. Porque puede ser que a pesar de tener un puerto bien equipado, no tenga un horario fijo y recurrente para recibir y mandar carga, al final es el cliente el que decide.

ENTREVISTA AL ABG. EDUARDO LEDESMA, PRESIDENTE DE LA ASOCIACION DE EXPORTADORES DE BANANO DEL ECUADOR

Presidente de la Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador, como una de sus funciones está en promover las ventas de este producto a nivel mundial, además de entablar las negociaciones con los diferentes países del mundo para promocionar el Banano, y que vuelva a ser el número uno del mundo. Ha estado inmerso en todas las negociaciones junto al gobierno del Ecuador para el ingreso del Banano a Brasil.

1. ¿Cuál es el principal objetivo del gremio?

El objetivo es mantener la cadena productiva del banano que es la actividad más importante después de la producción y exportación del petróleo del

país por el volumen de divisas que genera de manera semanal, pero más por el volumen de plazas de trabajo que genera la cadena productiva del banano, pues se cree q más de 2 millones de personas dependen del sector bananero, entonces es importante mantener esa dependencias y plazas de trabajo, pues no solo se trata de los productores y exportadores sino también de transportistas para llevar el banano de las plantaciones a los puertos, se necesitan también cartones para enviar al exterior y plástico, a consecuencia de ello hay fábricas de cartones y fábricas de plásticos. Se necesitan destiladores en los puertos, navieras, compañías de fumigación aeronáuticas, compañías proveedoras de fertilizantes, compañías certificadoras, en fin es un mundo de la cadena de banano, se tiene que precautelar que este mundo se mantenga y aumente. Como somos el primer exportador de banano a nivel mundial con mayor razón, además otro objetivo es agrupar a todos los exportadores y demás partes involucradas como las cartoneras y navieras y aún faltan más.

2. ¿Cuántos socios tienen? ¿Qué tipo de empresa son?

La mayor partes son compañías exportadoras de banano, productores, son 50 y hay socios adherentes como las navieras, un banco, las 5 empresas cartoneras, una asociación de fumigadores y de insumos. Queremos ampliar la cartera de socios a otras instituciones financieras. Los socios manejan el 70% de la exportación del banano; es decir si Ecuador si maneja en 300 millones de cajas, los socios exportan los 240 millones, que sumados Colombia y Costa Rica no superan los 210 millones, lo que nos lleva a que nuestra asociación exporta más que estos dos países juntos.

3. Según su página oficial, el precio es de USD6.55, ¿quién fija el precio?

El precio lamentablemente es de orden político, el precio no se ajusta a cierta época del año, la ley que maneja la producción del banano se ha convertido en un problema de orden público ya que a establecer un precio que vaya con el costo de producción está bien, pero hay que dar una utilidad de más de un dólar al productor es absurdo cuando ese precio desborda las expectativas de los mercados internacionales, está bien que ganen, pero hay que bajar todo costo de producción, y todos aquellos costos ocultos que no se ven como salvaguardias, patentes, municipios, fumigación de contenedores, todo esos costos no se puede trasladar ni al comprador ni al productor, sería injusto, es una amenaza para el gobierno, debería trasladarse a los importadores quienes son los que reciben los contenedores vacíos.

4. ¿Cuál es la producción actual y la oferta exportable?

La oferta exportable para el 2014 fue 298 millones de cajas, se produjo 300 millones, 2 quedaron aquí para animales y puré. Este año se espera llegar a 310 millones este año.

5. ¿Cuáles son los principales destinos de exportación?

El principal mercado es la Unión Europea con el 40%, se ha perdido y estamos en un 35%, debido a aranceles, Ecuador no ha firmado ningún tratado, llegó a suscribir pero no se ha implementado, entonces los países que lograron establecer el acuerdo como Perú y Colombia tiene una ventaja sobre el Ecuador. Si hoy Ecuador envía una caja, esa caja cuesta 50 ctvs más que la caja de Colombia Perú y toda Centroamérica. Cada año se va perdiendo mercado. El otro mercado importante es Rusia con un 23% pero se ha reducido a 20% devaluación de rubro y crisis, Unión Europea y EEUU, le han puesto un bloqueo, el otro mercado es EEUU tiene un 20%, y este mercado no pagamos arancel porque lo maneja 3 transnacionales como son

Del Monte, Chiquita y Dole, lo puede hacer otra empresa pero ellos manejan casi todo el mercado de allá; CONO SUR es otro mercado importante, Chile y Argentina con un 8% y al final Japón, Corea Y Turquía y suiza pero en esos países tenemos muchos aranceles, si no se tiene un acuerdo no sería bueno.

6. ¿Cuáles son los principales competidores?

Guatemala pasa a ser el 2do exportador superando a Filipinas, de ahí Costa Rica y Colombia. Las empresas están viendo India para ver se producen banano.

7. ¿Cuáles son las ventajas de nuestros productos en relación a los competidores?

La calidad, el sabor es inigualable, nada que ver con Costa Rica y Guatemala y sobre todo con el de Brasil. De ahí el tiempo de duración es mucho más largo, este dura mucho más tiempo verde y llega maduro a las perchas, llega a durar 55 a 60 días en perfectas condiciones, en cambio los otros bananos sobre los 40 días ya tienen problemas.

8. ¿Qué proyectos hay para impulsar la comercialización del banano?

Podemos tener todos los proyectos del mundo pero necesitamos aranceles, sin aranceles no se puede comercializar.

9. ¿Con Brasil?

Hay una oportunidad, pero en Brasil hay tres partes que producen banano pero no todo el tiempo, y se quedó que el banano entrará con precio muy alto para gente de elite y eso no le va afectar a Brasil pero eso hay que hacerlo con mucho tino, no se ha hecho nada con la parte del gobierno, se hicieron los trámites y todos viajamos, todo está listo con aduana pero se paro y no se ha insistido. El presidente con el ministerio de agricultura deben tomar en

cuenta ya que este es muy productos que genera mucha divisa y plazas de trabajo que no pierdan.

10. ¿Qué pasa con las barreras fitosanitarias?

El problema es netamente política, ellos tienen moco, nosotros no, el temor que tienen ellos es que entre el banano ecuatoriano, se lo ingresa a un precio alto para no afectar al mercado interno de ellos.

11. ¿Modalidad de transporte que utilizan los socios?

Barco, contenedores y carga a granel

12. ¿Ha oído hablar de Manta-Manaos?

Claro, era una de las expectativas del presidente, pero no creo que sea necesario, debería ganarles a los barcos, ser menos caro y más competitiva, para ir a Brasil deberíamos pasar por Argentina-Chile-Brasil, Chile se deja banano y se va vía terrestre. Además de aquí llevar el banano a Manta es costos, llevar producción de guayas y el oro es peligroso podrían poner droga. Yo no creo que sea factible a largo plazo, será para otros tipos de producto. Quizás la producción orgánica de Manabí. Me atrevo a pensar que el de aguas profundas de Posorja no va a hacer cambiar la ruta principal que es Guayaquil, pues el 70% por Guayaquil y el 30% se exportan por el Oro.

13. ¿Cómo apoyaría el gremio si se da?

Yo no creo, pero salvo que se dé apoyaría si las beneficios y condiciones económicas fueran buenas mandaría por ahí, si el costo es menor hay que aprovechar para que se beneficia la cadena productiva.

ENTREVISTA AL BIOLOGO MARIO PALACIOS, PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD DEL PACIFICO, CON CATEDRA EN BIOLOGIA Y BUQUES MERCANTES

1. ¿Cuál es el impacto en la naturaleza por la construcción de la ruta Manta-Manaos?

Toda obra que haga el ser humana genera un impacto y dependiendo de qué tan extensa sea hay un impacto y aún más si la carretera es nueva hay que quitar la vegetación, modificar el ambiente, abrir túneles, todo va a causar impacto, y si solo se va a realizar una ampliación en la carretera, el impacto es menor, si es nueva carretera se tiene que hacer los estudios respectivos flora, fauna de suelos, de riesgos, ya que pueden haber zonas donde sea susceptible el hecho de la remoción del suelo en masa, se puede saturar el suelo y eso puede causar un impacto severo.

2. ¿Cómo va afectar la falta de movimiento de carga contenerizada en el Puerto de Manta al funcionamiento de la ruta Manta-Manaos?

La idea es de unir el océano a pacifico con el atlántico y es necesario reactivar la cantidad necesaria de esta carga para ser enviada por tierra, pasar de una actividad logística de los contenedores y buques a una vía terrestre, si se va hacer el proyecto debe de haber un trabajo de como re potencializar el puerto de Manta, como puerto de contenedores.

3. ¿Cómo ve usted la competencia de los otros corredores interoceánicos?

Hay varios proyectos similares, y yo hace más de 20 años he venido escuchando que los brasileños coquetean a todos los países de la cuenca pacifico, como Colombia, Perú, Ecuador, Chile, a todos le están pidiendo que abran la ruta, hace 20 años en Colombia existía la ruta, Tumaco, Puerto Asís, y Belem do Para, y era la misma ruta arrancado desde el pacifico ir por el rio

putumayo hasta Brasil, y más bien en la actualidad lo que están haciendo es la ruta con el Perú y China, esos proyectos son decisión política, ya que tiene muchos años.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Despacho de la Asambleísta por la Provincia de Manabí, Verónica Rodríguez Delgado

Oficio No. 109 VRD-AN-2015

Quito, D.M., 18 de mayo de 2015

Asambleísta
Gabriela Rivadeneira Burbano
PRESIDENTA
ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR
En su despacho.-

De mi consideración,

A través del presente, reciba un cordial saludo. En mi calidad de Presidenta del Grupo Interparlamentario de Amistad y Coordinación Recíproca entre Ecuador y Brasil, el 2 de abril de 2015 solicité a nuestro Embajador en Brasilia, Horacio Sevilla, que se me informe sobre la situación actual del Grupo Interparlamentario de Amistad Brasil - Ecuador, toda vez que luego de las últimas elecciones en Brasil algunos miembros del grupo habrían dejado sus cargos. Esta solicitud la formulé en virtud que, debemos dar continuidad con los compromisos adquiridos por los representantes del parlamento brasileño durante su visita a nuestro país en abril del año pasado.

Con oficio No. 4-6-003-BRA-2015 del 14 de mayo de 2015, el doctor Horacio Sevilla, me informó sobre la reestructuración del Grupo de Amistad Brasil - Ecuador, el mismo que ahora será conformado por Senadores y Diputados, y próximamente será presidido por la congresista Vanessa Grazziotin. Así mismo el señor Embajador me informó que la referida congresista en un discurso ante el Senado Federal, se había referido al Proyecto Manta-Manaos, donde destacó su trascendencia para los dos países y solicitó que su ejecución sea parte de la lista de prioridades del Gobierno Federal de Brasil.

Finalmente en su oficio, el embajador Sevilla solicitó información sobre la situación actual en el Ecuador respecto del Proyecto Multimodal Manta-Manaos, incluyendo las obras en el Puerto de Manta.



Trámite 213542
Codigo validación EQ2DMX2TZO
Tipo de documento MEMORANDO INTERNO
Fecha recepción 18-may-2015 10:14
Numeración 109-vrd-an-2015
Fecha oficio 18-may-2015
Remitente RODRIGUEZ DELGADO MARIA VERONICA
Función remitente ASAMBLEISTA
Aviso al estado de el trámite en:
http://www.asambleanacional.gob.ec/

Anexa 34

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.

Por lo anteriormente expuesto, me permito solicitar, de la manera más comedida, por su digno intermedio información referente a la situación actual del Proyecto Manta-Manaos y las obras en el Puerto de Manta, a los Ministerios de: Comercio Exterior, Coordinador de Sectores Estratégicos, Coordinador de Producción Empleo y Competitividad; y de Transporte y Obras Públicas.

Esta solicitud la formulo, a fin de poder recabar la información necesaria y contestar de manera oficial al señor Embajador de Ecuador en Brasil, respecto a lo solicitado.

Por la gentil atención que le brinde al presente, le anticipo mi agradecimiento, no sin antes reiterarle mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,



Verónica Rodríguez Delgado
ASAMBLEÍSTA POR LA PROVINCIA DE MANABÍ

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.



Oficio Nro. SE-DM-2015-0249-O

Quito, D.M., 25 de junio de 2015

Asunto: Solicitud de informe de la situación actual del Proyecto Manta-Manaos y las obras en el Puerto de Manta.

Señora
Gabriela Rivadeneira
Presidenta
ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR
En su Despacho



De mi consideración:

En atención al oficio N° PAN-GR-UF-2015 de 02 de junio de 2015, suscrito por usted y que hace referencia al oficio N° 109-VRD-AN-2015 sobre la petición de un "Informe de la situación actual del Proyecto Manta-Manaos y las obras en el Puerto de Manta", me permito informar que dichos temas son competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, bajo la responsabilidad del Ministerio Coordinador de la Producción.

El tal sentido, sugiero redireccionar este requerimiento a la mencionada Cartera de Estado.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Dr. Rafael Poveda Benilla
MINISTRO DE COORDINACIÓN DE LOS SECTORES ESTRATÉGICOS

Referencias:
- SE-DYA-2015-1060-E

Anexos:
- asamblea 951.pdf

Copia:
Señora
Angelina Toral Hidalgo
Subsecretaría de Gestión y Eficiencia Institucional

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.



INFORME PROYECTO EMBLEMÁTICO MANTA MANAOS

TEMA:	Situación actual del Proyecto Manta Manaos y las obras en el Puerto de Manta
FECHA:	Guayaquil, 8 de junio de 2015
ANTECEDENTES:	<p>Mediante oficio PAN-GR-UF-2015 -0950, recibido el 3 de junio de 2015, la Asamblea Nacional solicita a esta Cartera de Estado un informe sobre el estado actual del Proyecto Manta Manaos y las obras del Puerto de Manta.</p> <p>El Proyecto Emblemático Manta – Manaos es un compromiso presidencial anteriormente a cargo del Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad. En la actualidad, el Proyecto está a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Desde el año 2011, desde que se realizó el primer viaje por el río Napo hasta Leticia en Colombia, se han realizado varias actividades para potenciar la ruta, que incluye la inversión en infraestructura y los procesos que faciliten el transporte de personas y mercancías desde Ecuador hasta Manaos por vía fluvial.</p> <p>El proyecto tiene como objetivo concretar un corredor logístico para carga de exportación e importación desde el Ecuador, así como carga en tránsito. Un corredor logístico requiere tener la infraestructura y servicios necesarios para la carga, por lo que gran parte del proyecto está enfocado en desarrollar estos componentes. El siguiente paso es promover esta ruta para el comercio, ya que a medida que aumente la demanda de servicios logísticos por esta ruta, aumentarán las inversiones privadas y públicas en el desarrollo del corredor.</p> <p>Los hitos del proyecto en materia de infraestructura son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Concesión de Puerto de Manta ▪ Construcción de eje vial Manta – Pto Providencia ▪ Construcción de Puerto Providencia ▪ Construcción de Puerto Morona ▪ Construcción de Centros de Comercio y Navegación en Saramiriza y Pijuayal ▪ Construcción de Plataformas Logísticas (ZAL, Zonas de Descanso, ZEDE) <p>Adicionalmente existen varias gestiones que tienen que ver con el aspecto técnico logístico del proyecto, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudios de navegabilidad de los ríos Napo y Morona • Leyes y reglamentos para el transporte fluvial • Facilitación aduanera <p>Debido a que estas actividades están siendo coordinadas a través del MCPEC y el MTOP respectivamente, el objetivo de la gestión del MCE y de PROECUADOR está enfocada en la facilitación de la comercialización de productos y la promoción de exportaciones respectivamente para potenciar la ruta.</p> <p>El presente informe contempla la situación actual del proyecto y las actividades realizadas desde la perspectiva comercial.</p>
ESTADO ACTUAL:	<ul style="list-style-type: none"> - La empresa nacional AMAZONSERVICE al momento es la única empresa de transporte que opera una ruta hacia la Amazonia. - Se cuenta con una ruta regular a Iquitos (cada 30 días). - A pesar de ser posible realizar viajes a Manaos por vía fluvial, no se ha podido concretar una frecuencia regular. - A través del río Napo, se ha comercializado a Leticia, Iquitos y Tabatinga mercadería por USD 5 millones. <i>con que frecuencia? o en qué tiempo??</i>

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.

INFORME PROYECTO EMBLEMÁTICO MANTA MANAOS

	<ul style="list-style-type: none">- Del total exportador, el 83% corresponde a la exportación de cemento gris, mientras que el valor restante corresponde a productos como bebidas refrescantes, varillas de construcción techos y atún.- El 26 de octubre de 2014, PROECUADOR realizó una misión comercial a Manaus, con el objeto de concretar negocios y generar volumen para el corredor logístico.- Las empresas que participaron en la misión comercial son: DANEC (Aceites de Palma), Aglomerados Cotopaxi (Madera), Induacero (Tanques) y MultiAmazon (Diversificado).- Luego de la misión comercial se han establecido contactos con empresas para realizar un análisis de los retos que aún enfrenta el corredor logístico para ser una alternativa a las rutas comerciales tradicionales y que incentiva la apertura del mercado.- Dentro de los principales temas que estamos trabajando en conjunto con otras instituciones, se detallan los siguientes:<ul style="list-style-type: none">o Infraestructura logística: La inauguración del <u>Puerto Providencia</u> en el segundo semestre de 2015 será importante para disminuir los costos de transporte y atraer nuevas embarcaciones.o Servicios logísticos: El establecimiento de una frecuencia regular a Iquitos va a fomentar el comercio bilateral. La empresa AmazonService obtuvo además un crédito de la CFN para la construcción de una barcaza adicional con capacidad de 1400 toneladas, la cual será utilizada para una frecuencia regular hasta Manaus.o Obstáculos Técnicos del Comercio (OTC): Una de las razones por las cuales no se ha podido concretar más negocios hacia Manaus ha sido la existencia de OTC que impiden el desarrollo comercial. Por ejemplo, los <u>Análisis de Riesgo de Plaga (ARP)</u>, necesarios para la exportación de ciertos productos agrícolas, ha tardado mucho más de lo necesario. Por esta razón, el MCE en conjunto con la Cancillería, está haciendo las gestiones pertinentes ante las autoridades brasileñas para agilizar la obtención de estos permisos. Para importación también ha habido dificultades. <u>Exportadores brasileños han intentado exportar soya hacia Ecuador por el río Napo, sin embargo por restricciones de cupos de importación esto no ha sido posible.</u> El gran volumen de exportaciones de soya podría también viabilizar la ruta comercial.o Costos de transporte: Otro aspecto importante que se debe trabajar es en la reducción de los costos de transporte por esta ruta. En la actualidad, <u>al haber todavía oferta limitada</u>, los costos de transporte son elevados, tomando en consideración el transporte interno hasta Puerto Providencia.- En los últimos meses la actividad comercial de la ruta se ha visto perjudicada por la apreciación del dólar con relación al peso colombiano, sol peruano y real brasileño.- El MCE está trabajando en la implementación de la <u>Devolución Condicionada Simplificada para exportadores</u>, con lo que se incentiva las exportaciones y permite mantener mercados internacionales donde se haya perdido competitividad por temas cambiarios.- El MCE, en conjunto con PROECUADOR, <u>está evaluando la posibilidad de contar con una misión comercial permanente en Manaus</u>, de tal forma que se pueda diseñar e implementar una estrategia efectiva de mercadeo de los productos ecuatorianos y del corredor logístico multimodal Manta Manaus.- El trabajo de promoción comercial hasta el momento se ha intensificado en los sectores identificados con potencial en los estudios de mercado realizados por la oficina comercial de Brasil. Se identificaron como productos de alto potencial de exportación a esta región los materiales de construcción, alimentos frescos, plásticos y manufacturas y muebles. Dentro de cada categoría encontramos:<ul style="list-style-type: none">o Materiales de construcción: Fundiciones de hierro y acero, filamentos sintéticos, cemento.o Plásticos y sus manufacturas: polímeros de cloruro de vinil o de otras olefinas halogenadas, accesorios, guantes, mobiliario.o Muebles de alta gama.
--	---

*Está en
Atención*



INFORME PROYECTO EMBLEMÁTICO MANTA MANAOS

	o Alimentos frescos: Tomate, Limón, Cebolla, Maracuyá, Banano** y Alúrn(aprobados).
CONCLUSIONES:	<ul style="list-style-type: none">- La empresa Amazon Service inició un servicio regular a partir de abril a Iquitos (cada 30 días).- La viabilidad económica requerida para iniciar operaciones a Manaus requiere tener carga de regreso. La soya es un producto potencial.- En el mes de septiembre del 2015 está previsto terminar de construir una nueva embarcación la cual ha sido diseñada para realizar viajes de 90 días, lo que permitirá establecer una frecuencia comercial hacia Manaus - Brasil.- La apreciación del dólar estadounidense ha disminuido la actividad comercial de la ruta.- El MCE ha diseñado un proyecto de incentivos a la exportación que permitirá recuperar los mercados de Leticia, Tabatinga e Iquitos.- Los componentes de infraestructura del proyecto están a cargo del MTOP, incluido la concesión del Puerto de Manta.

Elaborado por: Ministerio de Comercio Exterior-Coordinación de Logística Internacional

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.

Oficio No. MCPEC-DESP-2015-005-A-O

Quito, D.M., 17 de junio de 2015

Asunto: Informe del proyecto Manta-Manaos

Señora
Gabriela Rivadencira
Presidenta
ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR
En su Despacho

De mi consideración:

Me refiero al Oficio N° PAN-GR-UF-2015-0952 recibido en este despacho con fecha 3 de junio de 2015, mediante el cual se solicita un informe de la situación actual del Proyecto Manta-Manaos y las obras en el Puerto de Manta. Al respecto, y realizado el correspondiente análisis de su pedido, me permito informar lo siguiente:

1. El proyecto multimodal tiene tres ejes: fluvial, vial y portuario - aeroportuario

Eje fluvial. - Se encuentra en servicio desde julio de 2011. Se han realizado 43 viajes en los cuales se ha exportado 28.000 toneladas de productos ecuatorianos desde puerto Itaya, Providencia y Morona hacia Leticia-Tabatinga (zona Trifronteriza Perú-Colombia-Brasil). Hasta la fecha no se ha llegado hasta el puerto de Manaos debido a que no se ha concretado intercambio comercial.

Eje vial.- La infraestructura vial cuenta con aproximadamente 1.000 Km. de longitud (ruta norte y sur), las cuales permiten incorporar al proyecto a las poblaciones aledañas del país. En la actualidad el eje vial está operativo al 100%. La ruta inicia en Manta y atraviesa La Maná hasta llegar a Latacunga. Desde ahí se puede tomar la ruta norte que une Latacunga con Baeza a través de ruta Jambelí - Pifo; o, la ruta Sur que une Latacunga con Baeza, a través de la vía Ambato - Pelileo - Baños, hasta llegar al puerto de Providencia.

Eje portuario - aeroportuario.- Se encuentran rehabilitadas y en servicio las pistas y terminales de Manta, Latacunga y Tena, mientras que se encuentra en ejecución la rehabilitación de la terminal de Orellana.





Ministerio Coordinador
de Producción, Empleo
y Competitividad

Con relación al eje portuario, el puerto Providencia se encuentra en ejecución en su fase I, y refleja un avance del 62%.

2. Puerto de Manta. En relación a las obras de Ampliación del Puerto de Manta, me permito informar que al momento el MTOP cuenta con los estudios aprobados y ha solicitado al Ministerio de Finanzas que se reactive la línea de crédito brasileña para continuar con el proceso de contratación.

Con sentimiento de distinguida consideración,

Econ. David Molina M.

MINISTRO COORDINADOR (S)

MINISTERIO COORDINACIÓN DE LA PRODUCCIÓN,
EMPLEO Y COMPETITIVIDAD

Av. La Corona E25-58 y San Ignacio
Edificio Altana Plaza Piso 4
Telf.: + (593) 21 38 15 600
www.produccion.gob.ec
Quito - Ecuador

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Oficio N° PAN-GR-UF-2015- 03952

Quito, 02 JUN. 2015

Señora Economista
Nathalie Cely Suárez
MINISTRA COORDINADORA DE PRODUCCIÓN, EMPLEO Y COMPETITIVIDAD
Ciudad

De mi consideración:

En atención al oficio N° 109 VRD-AN-2015 de 18 de mayo de 2015 remitido a la Presidencia de la Asamblea Nacional por la Asambleísta Verónica Rodríguez y de conformidad con lo establecido en el artículo 120 numeral 9 de la Constitución de la República, en concordancia con los artículos 75 y 77 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, solicito a usted, se sirva remitir, dentro del plazo establecido en la ley, lo siguiente:

- Informe de la situación actual del Proyecto Manta-Manaos y las obras en el Puerto de Manta.

Agradeciéndole por su atención a este requerimiento, preciso que la información deberá ser ingresada únicamente a través de la Unidad de Gestión Documental de la Asamblea Nacional.

Atentamente,

GABRIELA RIVADENEIRA
PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL

CC: Asambleísta Verónica Rodríguez
Tr: 213542/aj



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Oficio N° PAN-GR-UF-2015- 0950

Quito, 02 JUN. 2015

Señor Economista
Diego Aulestia Valencia
MINISTRO DE COMERCIO EXTERIOR
Ciudad

De mi consideración:

En atención al oficio N° 109 VRD-AN-2015 de 18 de mayo de 2015 remitido a la Presidencia de la Asamblea Nacional por la Asambleísta Verónica Rodríguez y de conformidad con lo establecido en el artículo 120 numeral 9 de la Constitución de la República, en concordancia con los artículos 75 y 77 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, solicito a usted, se sirva remitir, dentro del plazo establecido en la ley, lo siguiente:

- Informe de la situación actual del Proyecto Manta-Manaos y las obras en el Puerto de Manta.

Agradeciéndole por su atención a este requerimiento, preciso que la información deberá ser ingresada únicamente a través de la Unidad de Gestión Documental de la Asamblea Nacional.

Atentamente,

GABRIELA RIVADENEIRA
PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL

CC: Asambleísta Verónica Rodríguez
Tr: 213542/aj

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Oficio N° PAN-GR-UF-2015- 0951

Quito, 02 JUN. 2015

Señor Magíster
Rafael Poveda Bonilla
MINISTRO COORDINADOR DE SECTORES ESTRATÉGICOS
Ciudad

De mi consideración:

En atención al oficio N° 109 VRD-AN-2015 de 18 de mayo de 2015 remitido a la Presidencia de la Asamblea Nacional por la Asambleísta Verónica Rodríguez y de conformidad con lo establecido en el artículo 120 numeral 9 de la Constitución de la República, en concordancia con los artículos 75 y 77 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, solicito a usted, se sirva remitir, dentro del plazo establecido en la ley, lo siguiente:

- Informe de la situación actual del Proyecto Manta-Manaos y las obras en el Puerto de Manta.

Agradeciéndole por su atención a este requerimiento, preciso que la información deberá ser ingresada únicamente a través de la Unidad de Gestión Documental de la Asamblea Nacional.

Atentamente

GABRIELA RIVADENEIRA
PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL

CC: Asambleísta Verónica Rodríguez
Tr: 213542/aj

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Oficio N° PAN-GR-UF-2015- 0952

Quito, 02 JUN. 2015

Señora Economista
Nathalie Cely Suárez
MINISTRA COORDINADORA DE PRODUCCIÓN, EMPLEO Y COMPETITIVIDAD
Ciudad

De mi consideración:

En atención al oficio N° 109 VRD-AN-2015 de 18 de mayo de 2015 remitido a la Presidencia de la Asamblea Nacional por la Asambleísta Verónica Rodríguez y de conformidad con lo establecido en el artículo 120 numeral 9 de la Constitución de la República, en concordancia con los artículos 75 y 77 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, solicito a usted, se sirva remitir, dentro del plazo establecido en la ley, lo siguiente:

- Informe de la situación actual del Proyecto Manta-Manaos y las obras en el Puerto de Manta.

Agradeciéndole por su atención a este requerimiento, preciso que la información deberá ser ingresada únicamente a través de la Unidad de Gestión Documental de la Asamblea Nacional.

Atentamente,

GABRIELA RIVADENEIRA
PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL

CC: Asambleísta Verónica Rodríguez
Tr: 213542/aj

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Oficio N° PAN-GR-UF-2015- 0953

Quito, 02 JUN. 2015

Señora Ingeniera
Paola Carvajal Ayala
MINISTRA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
Ciudad

De mi consideración:

En atención al oficio N° 109 VRD-AN-2015 de 18 de mayo de 2015 remitido a la Presidencia de la Asamblea Nacional por la Asambleísta Verónica Rodríguez y de conformidad con lo establecido en el artículo 120 numeral 9 de la Constitución de la República, en concordancia con los artículos 75 y 77 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, solicito a usted, se sirva remitir, dentro del plazo establecido en la ley, lo siguiente:

- Informe de la situación actual del Proyecto Manta-Manaos y las obras en el Puerto de Manta.

Agradeciéndole por su atención a este requerimiento, preciso que la información deberá ser ingresada únicamente a través de la Unidad de Gestión Documental de la Asamblea Nacional.

Atentamente,

GABRIELA RIVADENEIRA
PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL

CC: Asambleísta Verónica Rodríguez
Tr: 213542/aj

ASAMBLEA NACIONAL
VERÓNICA RODRÍGUEZ I
ASAMBLEÍSTA POR LA PROVINCIA DE MANABÍ

RECIBIDO POR: *[Firma]*

FECHA: 3-6-2015 HORA: 4:30

FIRMA: *[Firma]* No TRAMITE:

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.

Informe "Hidro vía Manta-Manaos"

Fecha: 3 de junio de 2015

1. Antecedentes

La construcción del eje multimodal Manta - Manos se encuentra a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP). Este proyecto combina los siguientes modos de transporte: marítimo, aéreo, terrestre y fluvial, con el objetivo de potenciar el intercambio comercial a través de la cuenca amazónica. El eje multimodal cuenta con 997 kilómetros de carreteras y aproximadamente 3.200 km de vías fluviales, de los cuales 170 kilómetros están en territorio ecuatoriano. Entre las obras importantes que se ejecutan constan la rehabilitación del puerto y aeropuerto de Manta y el fortalecimiento de hidrovías y puertos fluviales en el área del oriente.

Para el marco jurídico de este proyecto se desarrollan actividades relacionadas con políticas públicas, planes, instrumentos, normas y modelos de gestión para impulsar el desarrollo del sistema de transporte fluvial ecuatoriano como eje estratégico de integración nacional y regional, en el marco de la legislación y planificación nacional.

2. Situación actual

De acuerdo a las tareas establecidas dentro de este proyecto, pongo a su conocimiento:

a. Estudios de Factibilidad Puerto Providencia

Los estudios definitivos de factibilidad del Puerto Providencia, culminaron en el mes de Mayo 2014, mismos que fueron aprobados por la división de estudios del MTOP y en tal virtud se inició la construcción del puerto, la fecha estimada de finalización de obra es julio 2015.

b. Reglamento de implementación de hidrovías y navegación fluvial

En el marco del Memorandum de Entendimiento (MdE) entre la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL) y Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador (MTOP), se han desarrollado varios proyectos que constituyen la base de la institucionalidad requerida para el desarrollo de las hidrovías, así como los modelos de gestión aplicables. Bajo esta modalidad se entregó y aprobó el documento Anexo I que contiene:

- Propuesta de reglamento de movilidad fluvial, considerando facilitar el flujo transfronterizo de las naves fluviales ecuatorianas.
- Proyecto de Reglamento de Transporte Fluvial e Hidrovías.

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.

Los documentos han sido entregados por parte de CEPAL al MTOP el cual ha recibido varias observaciones y están siendo consideradas por los técnicos de la CEPAL, la tarea se encuentra cumplida en un 90%.

En el proceso de continuidad de la implementación de hidrovías se firmó el convenio en su segunda fase Anexo 2, el cual principalmente se enfoca en el proceso de transformación de los ríos navegables en hidrovías, en este mismo convenio se contempla la socialización e inclusión de los actores involucrados que tendrán el menor impacto.

c. Estudio de Implementación de Hidrovía

Estos estudios contienen la verificación de las condiciones de navegabilidad de los tres ríos más potencialmente explotables para el comercio, que son: al norte el río Putumayo, al centro el río Napo y al sur el río Morona.

1. Río Napo.

Actualmente, es el río más transitado, el tipo de comercio que se transporta en él es el abastecimiento y logística para la industria petrolera. El flujo del comercio local es elevado y el internacional es de menor flujo, es ideal para la práctica multimodal. El río es muy cambiante y sedimentación muy dinámica, el canal de navegación se traslada por dicha dinámica. La principal limitante es el calado, la mayor parte del año es menor a 1,20m, muy ancho (800-900 metros). Su ubicación geográfica tiene acceso para traslado de pasajeros y también para carga. Los estudios de navegabilidad del Río Napo fueron concluidos y aprobados en el año 2012, existe el resumen ejecutivo como constancia.

▪ Infraestructura del Transporte de carga (2014)

Exportación: 28.000 t (aprox)

Cabotaje: 22.000 t (aprox)

Petrolero: 200.000 t (aprox)

Punto de equilibrio operador de transporte: 400 t

Frecuencia: Cada 45 días Providencia-Leticia (Colombia) y Tabatinga (Brasil) ☐ 1400 t

Cada 30 días Providencia-Iquitos (Perú) ☐ 1400 t

Características de las embarcaciones:

Eslora 65 m / Manga: 14,50 m / Puntal: 2,10 m / Calado máx.: 1,2 m

▪ Infraestructura Portuaria

Puerto Providencia: Capacidad máxima estimada 400.000 t

Todo tipo de carga

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.

Muelles flotantes y puente basculante de 110 m

Áreas Cubiertas estimadas 0.5ha

2. *Río Morona.*

En este río se practica comercio menor y básicamente sirve para abastecer a comunidades cercanas con productos de primera necesidad, pero desde éste medio se puede llegar también a Manabí. Este río tiene la particularidad de ser muy "meandroso" o sinuoso, su principal limitante es la eslora de las naves, no hay problema con el calado, la mayor parte del año el promedio es 1.40m. Por su ubicación geográfica tiene acceso para traslado de pasajeros y carga. Tiene bajo flujo de carga para el comercio internacional y alto uso de traslado de pasajeros. No hay puerto de embarque. El estudio de navegabilidad del río Morona fue culminado en noviembre de 2014, la socialización fue en enero de 2015 en las ciudades de Quito, Cuenca y Santiago de Tiwintza. Este estudio sirve de insumo para la factibilidad del Puerto Morona que básicamente se enfocará en estudiar la ubicación de la instalación portuaria de Puerto Morona.

3. *Río Putumayo.*

Este río tiene la ventaja de ser poco explotado comercialmente, su principal uso es el transporte de pasajeros y en menor proporción naves de transporte de ganado. La contratación del estudio de navegabilidad del río Putumayo está en proceso de contratación.

d. Inventario y regulación de operadores fluviales

A fin de trazar una línea base respecto de las actividades de transporte fluvial en el Río Napo, se contrató el estudio de la consultoría *Inventario de Actores Fluviales en la Amazonía, oriente y en el litoral* en el año 2012, el mismo que concluyó a fines de Agosto de 2013. Este estudio sirvió para considerar las principales localidades que realizan actividades fluviales, estas localidades sirvieron para las visitas de la campaña de regularización de operadores fluviales, este proceso de regularización inició en enero del 2015 y se finalizará en diciembre del 2015.

e. Política y Plan de Desarrollo

Política

En el MD entre el CEPAL y MTOP, se entregó y aprobó el documento Anexo I que contiene, entre otros, la Política de movilidad fluvial en el Ecuador, que se encuentra dentro del marco del Plan Estratégico de Movilidad, PEM.

Plan de Desarrollo

A la presente fecha se está firmando el Anexo 2 al *Memorandum de Entendimiento* entre MTOP y CEPAL, en la que se desarrollarán las siguientes actividades:

- Plan de implementación y pilotos de estrategias prácticas definidas de los modelos de gestión aplicados en los productos del Anexo 1.

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

- Propuesta de clasificación de ríos en términos de navegabilidad
- Análisis de tarificación de hidrovías, movilidad fluvial y tarifas equitativas
- Capacitación sobre movilidad fluvial, integración en el sistema de transporte, puertos/embarcaciones y reglamentos complementarios con países vecinos.
- Propuesta de reglamento de puertos fluviales y embarcaderos.

La segunda fase finalizará en diciembre del 2015.

f. Socialización con las Comunidades Locales

Con los resultados de los proyectos desarrollados, actualmente se ha planificado la regularización de los operadores fluviales de la Amazonía, realizando visitas para la socialización de las normativas y recepción de documentación de los armadores en las localidades de Francisco de Orellana, Pompeya Norte, Pompeya Sur y Misahuallí, en coordinación con las Capitanías de Puerto de la Región Amazónica.

Asimismo, en el marco del Memorándum de entendimiento entre CEPAL y MTOP, se inició la socialización de la Política de Movilidad Fluvial en el Ecuador con las instituciones estatales y privadas que actualmente participan en el sector, tales como ECORAE, DIRNEA y empresas de transporte fluvial locales, a fin de avanzar en una propuesta de clasificación de ríos e hidrovías en términos de navegabilidad, establecer una base de datos de señalización para regular la movilidad fluvial basada en buenas prácticas aplicadas en otros países, así como un sistema de tarificación para los servicios de movilidad fluvial en el país, temas que son parte del Anexo 2 del MdE, ya mencionado. Esta tarea finalizará en julio 2015, según el cronograma del Anexo 2 del MOU con CEPAL.

Fuente: Ing. Verónica Rodríguez Delgado.