



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPIRITU SANTO

FACULTAD DE ECONOMÍA Y CIENCIAS EMPRESARIALES

**TITULO: ANALISIS DEL SECTOR DE COMBUSTIBLE NAVIERO EN
GUAYAQUIL DESDE 2010 HASTA EL 2014**

**TRABAJO DE TITULACION QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO
PREVIO A OPTAR EL GRADO DE ECONOMISTA**

NOMBRE DEL ESTUDIANTE:

ALEXANDRA NATALY ROCA PILCO

TUTOR:

EC. CHRISTIAN ROSERO, MSC.

SAMBORONDON, AGOSTO DEL 2015

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

Resumen

El sector de combustible naviero mantiene un negocio conformado por diferentes combustibles que oferta el petróleo y sus derivados, de acuerdo a las necesidades de los interesados. Sus precios y operaciones son manejados por pocas comercializadoras dentro del país. Manteniendo este contexto, el objetivo de este artículo es analizar los cambios de la oferta proporcionada por el sector de combustible naviero en la ciudad de Guayaquil desde el 2010 hasta el 2014, conocer los procesos, adquisición del producto, y principales operaciones que intervienen. La investigación es de tipo descriptivo, por lo que se realizó con datos proporcionados por las instituciones que intervienen en la venta de combustible así como las que lo oferta, incluyendo a las comercializadoras de combustible marítimo del país, EPPETROECUADOR, Autoridad Portuaria de Guayaquil, entre otros. Se concluyó finalmente que la oferta al sector naviero ha decrecido durante los últimos cinco años dentro de los factores analizados y dentro de estos el que más predomina es el de entorno natural, debido a las regulaciones gubernamentales que determinan como emergente a las Hidroeléctricas que consumen Fuel Oil dentro del Ecuador. Por lo anterior planteado se puede dar continuidad de la investigación para los interesados en este negocio de las comercializadoras que realizan Bunkering, en los efectos de cambio de la oferta.

Palabras clave: Comercializadoras, combustible, marítimo, oferta, operaciones.

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

Summary

The shipping sector remains a shaped fuel for different fuels that supply oil and its derivatives, according to the business needs of stakeholders. Their prices and operations are handled by a few trading within the country. Keeping this context, the aim of this paper is to analyze the changes in supply provided by the shipping fuel sector in the city of Guayaquil from 2010 to 2014, know the processes, product purchase, and major operations involved. The research is descriptive, which was performed with data provided by the institutions involved in the sale of fuel as well as those that offer, including the trading of marine fuel in the country, EPPETROECUADOR, Port Authority of Guayaquil, between other. I finally concluded that the offer the shipping industry has decreased during the past five years among the factors analyzed and within these the most prevalent is the natural environment due to government regulations that determine how emerging to Hydro consuming Fuel Oil within Ecuador. Therefore raised can provide continuity of research for those interested in the business of the traders carrying out bunkering, the effects of changes in supply.

Keywords: Distributors, fuel, maritime, supply operations.

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

Introducción

La comercialización de combustibles es una práctica común a nivel mundial, la cual se refiere a la distribución de los combustibles proporcionados por alguna institución sea pública o privada las cuales realizan la explotación, refinación, producción de petróleo el cual se transforma en diferentes tipos de combustibles que van destinados a diversos sectores industriales y comerciales en el mundo entero.

Internacionalmente es uno de los segmentos de negocios con mayor número de repercusión positiva, debido a que gracias a su comercialización existen la mayoría de las fuentes de energía y por ende la producción de los bienes que gran parte de la población consume diariamente. La explotación y refinación del petróleo para la transformación en combustibles en todos los continentes es llevada a cabo por grandes empresas explotadoras de petrolero, es importante mencionar que en gran parte de los países son estas mismas empresas las que se encargan de la distribución y comercialización de todos los derivados del petróleo y llevan estos productos a los consumidores mayoristas como empresas, plantas y también a los pequeños consumidores que adquieren estos productos para cubrir sus necesidades básicas diarias. (Draffing, 2008)

Específicamente el comercio Marítimo alrededor del mundo en todas sus ramas se estima representa el 90 por ciento del comercio mundial, en términos de volumen y el 70 por ciento en términos de valor lo cual lo ubica como uno de los segmentos de negocios más rentables y de mayor influencia a nivel mundial. (CAMAE, 2014)

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

El comercio marítimo segmento naviero internacional es aquella parte del mercado donde se comercializa combustible *Fuel Oil* marino, combustible usado por los buques para su consumo y propulsión, a las embarcaciones de bandera Internacional que arriban a los diferentes puertos del Ecuador.

Según Draffing (2008), el mercado mundial de combustibles ronda unos 200 millones de toneladas anuales. Las tres zonas más grandes de abastecimiento de este combustible marino son Singapur 30 millones Toneladas al año, Ámsterdam 20 millones de toneladas al año y Oriente medio 15 millones de toneladas al año. En la parte comercial de este mercado el manejo es un poco más complejo, en este segmento interviene 2 o 3 partes dentro de esta transacción comercial y financiera; están los compradores que no solo son los propietarios de la embarcaciones sino también los fletadores de la embarcaciones y comerciante o traders que en realidad representan el 80 por ciento de quienes compran el combustible para todo tipo de embarcaciones.

Hasta la década de los 60 todo el abastecimiento, los vendedores o suplidores, lo realizaban las compañías petroleras más grandes del mundo, las cuales eran conocidos bajo el nombre de las Siete hermanas: BP, CHEVRON, ESSO, GULF, MOBIL, SHELL y TEXACO. A partir de los años 50, 60 y 70 las compañías petroleras estatales eran las que se encargaban de la venta de combustible marinos en sus propias terminales, pero la crisis petrolera de 1973 desembocó en la creación del vendedor autónomo de los combustibles marinos los cuales compraban petróleo al por mayor y gestionaban su propio almacenaje y distribución teniendo así un crecimiento avasallador dentro de este mercado.

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

Se encuentran también dentro de los vendedores a los comercializadoras o traders, las cuales también surgieron después de la crisis petrolera en el año 73 después de que las grandes petroleras se retiraran de las ventas a contado dejando esta laguna en el mercado. De hecho, en el periodo 1998- 2000 cuando los mercados de fletamento, pasaban por épocas de escaso rendimiento, fueron las comercializadoras las que obtuvieron mayores beneficios ofreciendo condiciones de pago de 45 a 60 días y no contado como se había manejado normalmente este mercado.

En este segmento actúan los Broker que son los intermediarios dentro de esta transacción, su tarea es reunir a los compradores con los vendedores. El Broker no está comprometido de ninguna manera legal en esta negociación. Los Broker consiguen los negocios en base a su gran conocimiento del mercado y contactos comerciales. (Draffin, 2011)

Marco Teorico

Actualmente en el Ecuador existe un proceso establecido que antecede a la comercialización de combustibles a los diferentes sectores de la industria nacional o venta internacional la cual empieza con la exploración seguido de la explotación, refinación, almacenamiento, transporte de crudo y por último la comercialización de todos los derivados del petróleo. (Fontaine, 2010)

Acotando a lo establecido según Ortiz y Pérez (2012), en el área de comercialización de los combustibles, los consumidores de los derivados de hidrocarburos tienen opción de adquirir el producto requerido de forma directa mediante la Empresa Publica Petrolera Ecuatoriana llamada EP

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

PETROECUADOR o también comprar los combustibles por medio de comercializadoras de sector privado que también brindan este servicio.

Tanto en Ecuador como en el resto de los países que tienen dentro de sus actividades comerciales la atención de entrega de combustible a embarcaciones de bandera internacional que atracan en el país existen 2 metodologías, vía auto tanque y vía barcaza, para la entrega del combustible pero en Ecuador la que predomina es la entrega realizada por barcaza.

La entrega por barcaza a buque, es la entrega más aplicada a nivel mundial y debido a esto todas las embarcaciones tienen montadas defensas sólidas o neumáticas a fin de evitar el contacto de metal con metal entre la barcaza y el buque receptor, sistemas de bombeo, caso doble y demás protecciones. El Bunkereo es el servicio de abastecimiento de combustible que se brinda a los navieros que llegan a las costas ecuatorianas, es una actividad lícita, reconocida y regulada. (Vermeulen, 2010). Las embarcaciones que arriban a Ecuador son en su mayoría de carga exportaciones e importaciones, entre ellos buques de carga general, carga gráneles sólidos, carga gráneles líquidos, pasajeros (turismo), etc.

Los Puertos donde se realiza el Bunkereo (venta de combustibles a buques de naviero internacional) en Ecuador son La Libertad, puerto donde llegan embarcaciones de cabotaje y BOC (Bunker Only Call) , Guayaquil el cual recibe diariamente embarcaciones con cargas graneleras, vehículos, contenedores y Oil Tankers , otro puerto donde se realiza las maniobras de entrega de combustible es Esmeraldas donde se abastecen de combustibles buques Oil Tankers y de carga general, por último el puerto de Manta que es el puerto Turístico de Ecuador ya

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

que es en este puerto es donde cargan combustibles los buques cruceros además de las embarcaciones pesqueras y frigoríferas.

Según informes estadísticos brindados por la Autoridad Portuaria de Guayaquil APG (2014), la cantidad de buques que anualmente arriban al Ecuador para sus operaciones llegan a distintos puertos en diferentes proporciones, en Guayaquil se recibe anualmente 1030 embarcaciones, en La Libertad transitan alrededor de 998 embarcaciones, por otro lado en Esmeraldas se recibe 771 embarcaciones aproximadamente y por ultimo Manta recibe 102 embarcaciones anualmente, dando en totalidad de buques aproximados que atracan en Ecuador 2900 embarcaciones por año.

En los informes ya mencionados, existe una contraparte donde se explica dónde están los buques que además de las operaciones que tienen en el Ecuador realizan la toma de combustible en estos puertos los cuales son aproximadamente el 33 por ciento del total de los buques arribados, 900 buques que reciben combustibles, en el puerto de Guayaquil se realizan 324 maniobras de entrega de combustibles, en La libertad el número es similar 306 buques, también en el puerto de esmeraldas se realizan 234 operaciones de entrega y en Manta se realizan aproximadamente 36 operaciones anualmente de entrega de combustibles.

Las embarcaciones que toman los combustibles marinos en los puertos del Ecuador consumen FUEL OIL en sus 3 diferentes viscosidades FUEL OIL o IFO 500, IFO 380, IFO 180 (IFO: intermedie Fuel Oil, lo cual es la mezcla de Fuel Oil con Diésel Marino) los cual depende de la máquina de combustible que maneja el

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

buque receptor, el tipo de carga que este tiene y de sus rutas de viaje. (Ogilvie, 2010)

En el mercado Naviero Internacional los precios de combustible marino están directamente conectados con el precio del petróleo Crudo WTI así también con el precio de los combustibles que compiten contra el fuel Oil marino y la situación local de la oferta y demanda.

El precio de los combustibles marinos entre ellos el Fuel Oil, normalmente están indicados en dólares USA por tonelada, excluyendo o incluyendo los gastos de entrega, el precio del petróleo ejerce una muy grande influencia sobre la economía mundial, el mismo que está expuesto a muchas presiones como la geopolítica, problemas sociales, etc. El precio del crudo puede variar hasta un 10 % en un solo día en momentos de crisis. (Draffing, 2008)

Un punto importante de acotar es que a diferencia de otros productos, industrias y sectores comerciales el mundo, el precio del crudo, *Fuel Oil* Marino, no puede ser proyectado basándose en estadísticas debido a lo susceptible que es este producto frente a índoles políticas, naturales y más. Los precios del crudo son totalmente paralelos al del *Fuel Oil*, pero este reacciona de una manera más notoria y grave frente a escasez localizada, referente a los puertos del país donde se esté cotizando este producto. (Bello , Heresi, Rodrigo , & Cantú, 2010)

Según Shafer (2013), la mayoría del producto Fuel Oil marino negociado es comprado o vendido a precios fijos que se ofertaron en el día de la cotización a los compradores considerando cantidad solicitada, fecha de entrega y disponibilidad, este precio es en este sector como precios spot. Los precios de los combustibles marinos son publicados por gran número de revistas, la de mayor

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

renombre y sobre las que se basan la mayoría de las negociaciones es Platts Bunkerwire (publicación internacional regulada por diferentes organizaciones mundiales donde se da a conocer los precios venta en los diferentes puertos alrededor del mundo) el cual mediante publicaciones envía el listado de precios diarios sugeridos para todos los puertos donde se realiza venta de Combustibles marinos.

En el Ecuador los precios de Fuel Oil hacia las comercializadoras del Sector naviero internacional se basa en la publicación de precios Platts Bunkerwire en una fórmula propuesta por EPPETROECUADOR (DECRETO EJECTUTIVO 338, 2012) y establecida en los contratos que maneja cada una de las comercializadoras de este sector como se presenta a continuación:

$$\text{COSTO FUEL OIL: } (((33\% * \text{PPVC}) + (33\% * \text{PPVLA}) + (34\% * \text{PPVH})) * 0.97)$$

PPVC: Precio promedio venta puerto Cristóbal (Panamá)

PPVLA: Precio promedio venta puerto de Los Ángeles

PPVH: Precio promedio venta puerto de Houston

En el Ecuador existen 4 comercializadoras además de la estatal petrolera que también atiende a las embarcaciones del sector naviero Internacional, CORPETROLSA S.A, AGNAMAR S.A., MARZAN LTDA., y OCEANBAT S.A., quien son las que se han visto afectadas de gran manera por las diferentes restricciones , limitaciones, situaciones mundiales tanto en la demanda que estas reciben por parte de las empresas internacionales pero sobretodo en la parte de la Oferta que estas manejan hacia sus clientes , la misma ha sido irregular en los últimos años.

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

Las comercializadoras son compañías armadoras, estas poseen dentro de sus activos a las barcazas que son el medio por el cual se realiza esta operación, las cuales tienen diferentes capacidades según el número de embarcaciones que cada comercializadora maneje, CORPETROLSA S.A. tiene una capacidad de 15.000 toneladas en 6 barcazas , AGNAMAR tienen una capacidad de 14.000 toneladas en 6 barcazas, MARZAN tiene la capacidad de 10.000 toneladas en 4 barcazas y por ultimo OCEANBAT con 12.500 toneladas de capacidad en 5 barcazas , los cuales tiene una inversión en buques de US\$ 72 MM.

Aparte de la comercializadoras del segmento naviero internacional, en la venta de combustibles a las embarcaciones de bandera internacional también se benefician directamente en indirectamente EPPETROECUADOR, Terminales Marítimos, Terminales Petroleros, Comercio Exterior, SRI, Agencias navieras, Seguros, Esmena, Astilleros Navales, ARCH y demás organizaciones privadas y públicas.

Metodología

La metodología utilizada es de tipo descriptiva ya que detalla en base al objetivo planteado por medio de la oferta como ha sido la evolución del sector de combustible naviero desde el año 2010 al 2014.

La cantidad ofertada por parte de las comercializadoras al sector naviero internacional según los datos proporcionados por EPPETROECUADOR donde indican las toneladas anuales de Fuel Oil que compran según disponibilidad y

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

demás variables muestra como las mismas han disminuido notoriamente durante los últimos años.

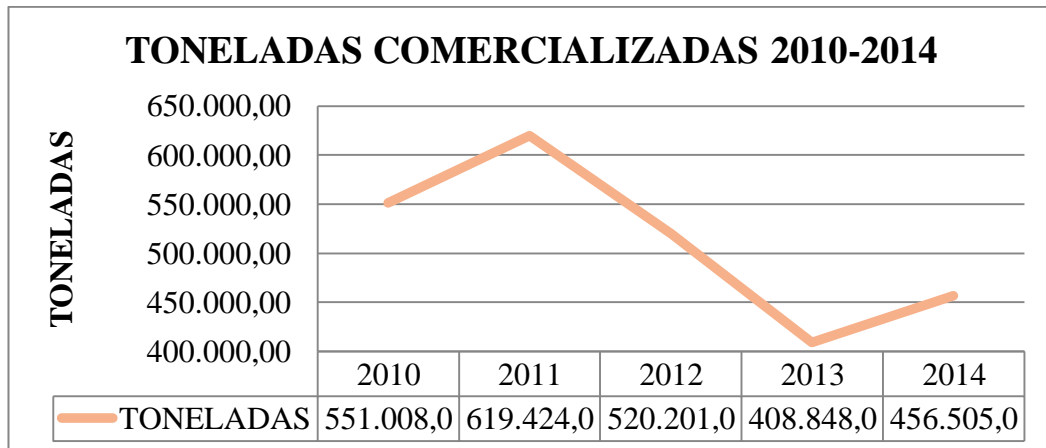


Figura 1. Toneladas comercializadas desde el 2010 hasta el 2014

Fuente: EP PETROECUADOR

Nota: según muestra la figura, las compras por parte de las comercializadoras se ha disminuido en los últimos años, por lo que analizaremos directamente la oferta por parte de las comercializadoras y los cambios que ha tenido según los seis factores claves que modifican la oferta.

Precios de los recursos productivos

Al ser Ecuador un país productor de petróleo, los recursos productivos que influencia en la oferta hacia los clientes finales por parte de las comercializadoras hacia los brokers ,traders y propietarios de las naves de bandera internacional que transitan por los puertos de Ecuador ,son los precios de los productos que se utilizan en las mezclas de combustibles para la obtención de los diferentes productos como IFO 500, IFO 380, IFO 180 los cuales son el resultado de la mezcla de FUEL OIL , Diésel 1 Internacional y Diésel 2 Internacional cuyo uso

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

depende de la viscosidad del producto que se quiere obtener. (Barrios Martinez, 2013)

Durante los años 2010 al 2014 han existido fluctuaciones importantes en lo que corresponde a los costos del Fuel oil en el Ecuador, las constantes caídas repentinas sobre todo durante el último año provoca que durante los periodos donde el precio tenía caídas muy altas se tenía mayor oferta por parte de las comercializadora y por el contrario cuando el precio se recuperaba, la oferta disminuía en el mercado de Ecuador debido al cambio de flujo económico que necesitan las comercializadoras durante esos periodos.

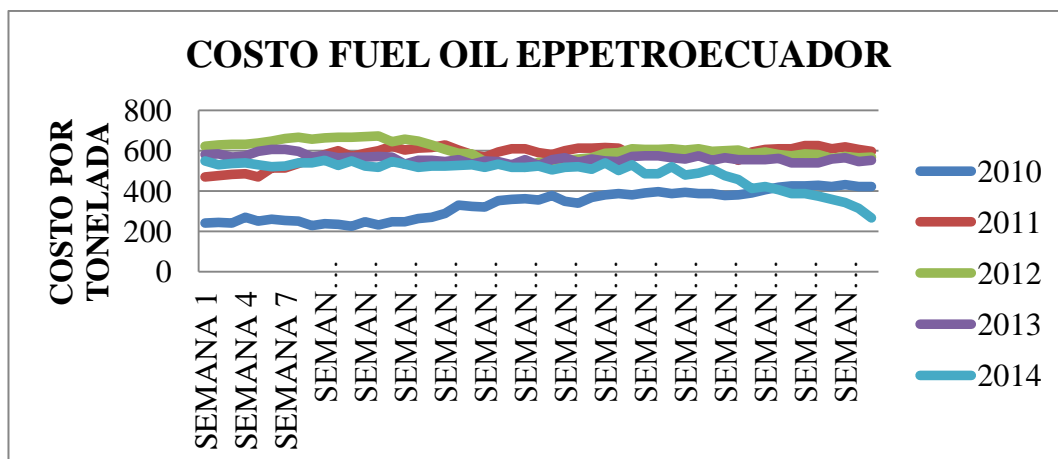


Figura 2. Costo del Fuel Oil desde el año 2010 hasta el 2014

Fuente: EP PETROECUADOR

Precios de los bienes relacionados producidos

El segundo factor que denota en los cambios de la oferta de los combustibles navieros son los precios de los bienes relacionados, lo cual hasta el momento en el Ecuador no es un factor importante debido a que en el país no existe la producción de otro bien sustituto que tenga las mismas características o

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

que satisfagan las mismas necesidades de los consumidores de combustible naviero.

Las embarcaciones que llegan a los puertos de Ecuador no tienen hasta el momento la tecnología de consumo de LNG conocido como gas licuado del petróleo, ni tienen restricciones para consumo de producto High Sulphur o alto en azufre lo cual ya existe en la mayoría de puertos latinoamericanos, que más allá de ser una regla de calidad de producto se refiere a una disminución de contaminación ambiental gracias a la reducción de azufre en los productos consumidos por las embarcaciones navieras.

Otro de los inconvenientes que enfrentan la industria del Bunkering, es el incremento de las tarifas que se cobran por los servicios que brindan varias entidades estatales como la Superintendencia de Terminales Petroleros, este aumento incide directamente en los gastos operativos que realizan las empresas nacionales dedicadas a este negocio.

Precios esperados en el futuro

Conociendo la naturaleza y manejo de la comercialización de combustibles marinos en el país y de sus inexplicables alzas o bajas de precio de costo del Fuel Oil resulta muy difícil determinar si los precios sufrirán variaciones de un día hacia otro, considerando que las comercializadoras no cuentan con almacenamientos terrestres de producto para poder abastecer a la naves de tráfico naviero internacional y tampoco es posible considerar realizar paralización de oferta de estos productos debido a que las comercializadoras almacenan y mezclan el producto en las mismas embarcaciones y lo colocan en el mercado en

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

cortos periodo de tiempo a los compradores debido a los costos altos de estos productos y el deber de cumplir con sus obligaciones con la estatal petrolera.

Ejemplo de estas variaciones es la que se da en el mes de Diciembre del 2014 situación que continua hasta ahora donde el Petróleo en el mundo llevo alcanzar el menor precio desde el mes de Julio del año 2009 , debido al exceso de oferta de esa época, a lo que los grandes productores de Petróleo entre ellos Petróleos de Qatar Mohammed al – Sada el cual es responsable del 40% de suministro mundial de crudo indico que las metas de producción no variarían por cambios de precios de este producto. Sumado a esto también se vivió una desaceleración de la economía global, especialmente en China, que es gran consumidor de las materias primas.

El derrumbe del 40 por ciento en los precios del crudo desde junio 2014 ha beneficiado a la economía en su expansión tanto en el Ecuador como en el Mundo debido a que los precios de combustibles son menores y la mayoría de las industrias a nivel mundial consumen de los derivados del petróleo, pero también podría y esta desencadenando graves problemas geopolíticos y financieros. (DIARIO LA NACION, 2014)

Numero de los proveedores

Tal como se detalló anteriormente en el ecuador existen 4 comercializadoras que actúan como proveedores en sector naviero internacional en el Ecuador y todas ellas adquieren tanto el producto fuel Oil como diesel de la Estatal petrolera por lo que los precios de los productos finales son básicamente los mismos , además de estar controlados o regidos por las publicaciones

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

internacionales que determinan los precios de venta al público, en el caso de que alguna de estas comercializadoras llegará a ofertar un precio muy alejado de la publicación lo colocara fuera del mercado y no podría competir con las demás

PERIODO 2010 – 2014	PARTICIPACION	%
AGNAMAR	588,435.00	23.00
CORPETROLSA S.A.	869,257.00	33.97
MARZAM ESPECIALES	540,165.00	21.11
OCEANBAT S.A.	558,315.00	21.82
TOTAL GENERAL	2,558,638.00	100.00

comercializadoras.

El número de comercializadoras no ha variados durante los últimos 10 años lo cual ha logrado estabilizar a cada una de estas empresas en este mercado, cada una de ellas con diferentes participaciones de acuerdo al servicio prestado, capacidad operativa y relaciones comerciales que han manejado durante su trayectoria.

Tabla 1. Compras realizadas por las comercializadoras del país desde el 2010 al 2014.

Fuente: EP PETROECUADOR

Tecnología

Como ya se conoce las compañías que pertenecen a este mercado no tiene maquinarias ni infraestructura industrial para la producción de estos productos, sino más bien realizan las mezclas en cada una de las embarcaciones de carga por lo que en la variación de tecnología se considera la modernización de los buques que cada una de las comercializadoras posee. Los buques antiguos realizan las mezclas de diferente manera que las embarcaciones modernas, estas

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

embarcaciones con mayor tecnología son capaces de optimizar tiempo, producto disminuyendo así los costos de los productos finales haciendo que los precios ofertados disminuyan.

Además del abaratamiento de costos por la tecnología en mezclas, también ofrecen una mayor operatividad y una mejor calidad en el servicio de entrega haciendo que se pueda producir y entregar en la menor cantidad de tiempo lo cual es muy importante en este negocio ya que todas la embarcaciones solo tienen horas para poder tomar combustible y seguir a los demás puertos donde realicen sus operaciones colocando así a las comercializadoras con mayor tecnología en mejor posición frente a las otras con una tecnología no del todo moderna.

Estado de la naturaleza

El entorno natural en el que se desarrolla este mercado tiene gran transcendencia ya que el otorgamiento de producto por parte de la estatal petrolera hacia las comercializadoras se ha visto afectado por las épocas de estiaje que acechan todos los años al país, en las épocas bajas de estiaje donde las precipitaciones normalizan la producción normal de energía eléctrica el otorgamiento de producto al sector es constante y no sufre variaciones bruscas, el desequilibrio se da en los meses de alto estiaje donde grandes cargas semanales de Fuel Oil se destinan a las hidroeléctricas que trabajan en el océano y que en el Ecuador son necesarias para cubrir la necesidad básica de energía eléctrica en las épocas donde la disminución de lluvias acecha gravemente al mercado de comercialización de combustibles al sector naviero internacional

Tabla 2. Temporada de estiaje y disponibilidad de Fuel Oil para las comercializadoras.

**Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el
2014**

DATOS	TEMPORADA DE ESTIAJE	
	BAJA	ALTA
PRODUCCION FUEL OIL LA LIBERTAD	104,891	104,891
CONSUMO FUEL OIL SECTOR ELECTRICO	46,739	65,565
CONSUMO FUEL OIL INDUSTRIAL	21,986	21,986
OFERTA DISPONIBLE FUEL OIL SNI	36,166	13,340
DEMANDA FUEL OIL SNI	80,000	80,000
DEFICIT DE FUEL OIL PARA SNI	43,834	66,660

Fuente: COMERCIALIZADORA CORPETROLSA S.A.

Los meses donde la disponibilidad de producto es irregular causa una disminución total de la oferta en los puertos de Ecuador, lo cual provoca que los compradores busquen puertos cercanos a Ecuador creando una barrera muy peligrosa para los próximos meses donde la oferta varía positivamente pero donde es también muy difícil recuperar la confiabilidad pérdida durante esos periodos.

Como medida política al desabastecimiento de energía en el Ecuador durante los años 2007 y 2012 se invirtieron aproximadamente 12.600 en el sector de hidrocarburos y 4.900, al sector eléctrico, debido a estas inversiones se ha estado modificando la matriz energética del país, estos cambios que espera estén ya reflejados en el año 2016 ya que se espera generar el 93% de energía del país. (Ministro Coordinador de Sectores Estratégicos, 2013)

Además también existen las restricciones naturales dadas por el clima o corrientes marinas que atacan a los puertos donde se realiza el Bunkering, lo cual impide realizar entregas de producto, alijes entre naves, cargas de combustible y crean cierto grado de incertidumbre por parte de los compradores que ven a los

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

puertos de Ecuador como no seguros para el Bunkering y ocasiona un incremento de oferta y disminución de la demanda al mismo tiempo.

Análisis de los resultados

Durante los meses de Julio , Agosto y septiembre del 2014 , meses con el mayor número de requerimientos durante el año, la refinería de Petroecuador ubicada en Esmeraldas, la cual es la segunda más grande en Ecuador, estuvo en mantenimiento programado por aproximadamente 4 meses lo cual provoco una congestión de buques en puerto de carga de la Libertad ya que inoperatividad de la refinería no había la suficiente cantidad de producto disponible para cumplir con la demanda que se mantenía en Ecuador en esa época, además de que la producción mínima que existía solo podía cubrir con las necesidades del mercado interno y de las hidroeléctricas. Durante este periodo las comercializadora de combustibles específicamente las del sector naviero internacional detuvieron las ofertas de producto porque no contaban con el stock disponible para ofrecer a las embarcaciones que estuvieran de tránsito en alguno de los puertos de Ecuador. (Hellenic Shipping news, 2014)

Una de los más grandes influencias en la variación de asignación de producto hacia las comercializadoras del segmento naviero internacional en el Ecuador es la masiva exportaciones a China del petróleo ecuatoriano, según reporte de Agencia Reuters (agencia de noticias con sede en el Reino Unido conocida por suministrar información a medios de comunicación y mercados financiero), la ambición de China por el petróleo extranjero sobre todo de los países latinoamericanos, ha llegado ya otros niveles debido a el control casi total

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

de las exportaciones de crudo de Ecuador. En mes de noviembre del 2012 el gerente General de EPPETROECUADOR, Marco Calvopiña, fue enviado a China con el objetivo de obtener 2000 millones de dólares en financiamiento para el gobierno Ecuatoriano , estas negociaciones se referían al compromiso de vender millones de barriles de crudo nacional explotado a empresas estatales chinas hasta el año 2020, cuyo resultado fue el financiamiento por parte de China del 61 por ciento de los 6.200 millones de dólares que Ecuador necesita contar durante estos años, pero por otro lado China recibe hasta el 90 % de las exportaciones de crudo ecuatoriano durante los últimos 3 años y próximos en venir , lo cual es totalmente una negociación inusual en el mercado petrolero de los últimos tiempos. (Schneyer & Medina Mora, 2013)

Durante el mes de Diciembre del 2014 el Petróleo en el mundo llevo a alcanzar el menor precio desde el mes de Julio del año 2009 debido al exceso de oferta de esa época, a lo que los grandes productores de Petróleo entre ellos Petróleos de Qatar Mohammed al – Sada (responsable del 40% de suministro mundial de crudo) indico que las metas de producción no variarían por cambios de precios de este producto. Sumado a esto también se vivió una desaceleración de la economía global, especialmente en China, que es gran consumidor de las materias primas.

Considerando que Ecuador es un pequeño exportador de la OPEP, este extrae alrededor de 520.000 barriles de petróleo por día, el Crudo que Ecuador vende a las empresas Chinas puede ser revendidos en cualquier parte, de hecho solo 15.000 barriles por día son los transportados a China, la diferencia es

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

revendido en Estados Unidos a precios mucho más barato del que vende el sector naviero internacional en los puertos de Ecuador.

La distribución actual del total de la explotación del Ecuador ha dado como resultado una disminución en la asignación de crudo a las refinerías ecuatorianas, las cuales se encargan de la refinación de los productos incluyendo al Fuel Oil marino, y a su vez reduciendo la asignación de producto al sector naviero internacional el cual además se ha visto perjudicado por el alto consumo de Fuel por parte de las Hidroeléctricas que son prioridad en el consumo en el Ecuador.

Durante los años 2007 y 2012 se invirtieron aproximadamente 12.600 millones en el sector de hidrocarburos y 4.900, al sector eléctrico, debido a estas inversiones se ha estado modificando la matriz energética del país, estos cambios que espera estén ya reflejados en el año 2016 ya que se espera generar el 93% de energía del país. (Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos, 2013)

Durante los meses de Julio y Agosto del 2014, meses con el mayor número de requerimientos durante el año, la refinería de Petroecuador ubicada en Esmeraldas, la cual es la segunda más grande en Ecuador, estuvo en mantenimiento programado por aproximadamente 2 meses lo cual provocó una congestión de buques en puerto de carga de la Libertad ya que debido a la no operación de la refinería no había la suficiente cantidad de producto disponible para cumplir con la demanda que se mantenía en Ecuador en esa época, además de que la producción mínima que existía en esa época solo podía cubrir con las necesidades del mercado interno y de las hidroeléctricas. Durante este periodo las comercializadoras de combustibles específicamente las del sector naviero internacional detuvieron las ofertas de producto porque no contaban con el stock

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

disponible para ofrecer a las embarcaciones que estuvieran de tránsito en alguno de los puertos de Ecuador. (HSN, 2014)

Conclusiones

La venta de combustibles en el sector naviero internacional tiene gran relevancia a nivel nacional , ya que este segmento se ha venido realizando desde hace más de 60 años en el mundo entero y ha demostrado lo importante que es para ciertas operaciones comerciales de las cuales se beneficia gran parte de la población. En el Ecuador este segmento internacional es fuente de ingresos para empresas públicas y privadas que intervienen en esta operación tanto de manera financiera, operativa o comercial como lo son EPPETROECUADOR, Bancos Nacionales, Agencias Marítimas, Superintendencia de puertos entre otras ,generando así más fuentes de empleo y por ende mejoras en la Economía del País.

En el Ecuador, de acuerdo a entrevista mantenida con gerencia comercial de Corpetrolsa S.A. (Líder en ventas), gracias a la inversión de ciertos empresarios existen 4 comercializadoras que se encuentran posesionadas en este segmento por mas de 15 años y que han logrado mantenerse a pesar de restricciones marítimas, operativas y financieras que han existido en el país, gracias a sus grandes inversiones comerciales al impulsar al Ecuador con el resto del mundo y llegar a convertirse en uno de los países con mayor preferencia en América del Sur para la toma de combustibles gracias a sus precios y servicios brindados en todos los puertos donde atienden al sector naviero internacional.

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

La oferta que manejan las comercializadoras está sujeta y en gran magnitud a varios factores , entre ellos el precios de los recursos productivos como los son precios de terminales Marítimos y agencias marítimas pero el más influente en este punto es el costo del Diésel 1, Diésel 2 y fuel Oil que desde el año 2010 al 2013 se mantuvieron muy homogéneos, pero a partir del año 2014 han llegado a niveles muy bajos no alcanzados desde hace mas de 5 años , esta baja en precio de costo debió haber provocado un mayor nivel adquisitivo por parte de los proveedores pero no ha sucedido de esta manera.

Una vez analizado los factores que producen cambios en la oferta , se concluye que la cantidad ofertada no se ha visto afectada directamente por los precios de los recursos productivos, precios de los bienes relacionados ni precios esperados en el futuro, debido a que es un mercado que a pesar de que puede haber incremento o decaimiento de precios no altera a la cantidad ofertada por las comercializadoras , este tipo de variaciones solo produce cambios en precio del bien pero no altera al consumo por parte de las embarcación con bandera internacional que llegan a los puertos del Ecuador.

Otros de los factores analizados son número de proveedores, tecnología y estado de la naturaleza cuyas alteraciones producen cambios en la oferta, una vez hecho el estudio se determinó que los dos primeros factores mencionados no producen variaciones en la cantidad ofertada en este mercado, sin embargo el factor estado de la naturaleza tiene una repercusión indirecta sobre la oferta por parte de las comercializadoras. Siendo actualmente y durante los últimos 5 años para el Ecuador una prioridad el buen funcionamiento de las Hidroeléctricas, la distribución de fuel Oil ha perjudicado notablemente la cantidad oferta debido a

Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el 2014

que gran parte de la producción nacional es asignada a las diferentes hidroeléctricas ubicadas en el país.

Para culminar y haciendo énfasis al párrafo anterior, se determina que siendo la época de estiaje un problema nacional en la producción de energía, se desatiende totalmente el mercado de combustibles del sector naviero internacional, se deja como precedente esta reacción del mercado para su futuro análisis y estudio por parte de las instituciones públicas y privadas que se ven afectadas en esta situación y puedan hallarse las soluciones para cubrir la actual demanda por parte de las embarcaciones que transitan por los puertos de Ecuador.

Bibliografía

Bello , O., Heresi, Rodrigo , & Cantú, F. (2010). *La variabilidad y la persistencia de los precios reales de los principales productos básicos de exportación de los países latinoamericanos*. CEPAL.

Anónimo. (24 de Febrero de 2011). El Crudo Nacional es de Petrochina. *La Hora*.

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2014). *Estadísticas Portuarias*. Guayaquil: APG.

Barrios Martinez, R. H. (2013). *Los Crudos pesados en Colombia: una gran oportunidad para el mercado de combustibles marinos*. Universidad de La Sabana. Bogota: Universidad de La Sabana.

Bunai Ortiz, F., & Perez Luna, F. (2012). *Tesis Comparación de costos de producción de energía eléctrica para diferentes tecnologías en el Ecuador*. Cuenca: Universidad de Cuenca.

**Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el
2014**

- CAMAE. (2014). *“La industria del Bunkering en el Ecuador”*. Guayaquil:
Editorial Informe Marítimo Portuario Directorio .
- DECRETO EJECUTIVO 338. (27 de enero de 2012). REGLAMENTO DE
REGULACION DE PRECIOS DE DERIVADOS DE PETROLEO.
*REGLAMENTO DE REGULACION DE PRECIOS DE DERIVADOS DE
PETROLEO*. Quito.
- DIARIO LA NACION. (16 de diciembre de 2014). El petróleo baja al menor
valor de los últimos cinco años. *LA NACION*, pág. 1.
- Draffin, N. (2011). *Commercial Practice in bunkering* . Petrosport limited england
.
- Draffing, N. (2008). *An Introduction to bunkering. Guia de abastecimiento del
combustible marino* . Petrosport limited.
- El petróleo baja al menor valor de los últimos cinco años. (16 de Diciembre de
2014). *Lanacion.com*.
- Fontaine, G. (2010). *Petroleo y desarrollo sostenible en Ecuador*. Quito: Flacso.
- Hellenic Shipping news. (26 de JULIO de 2014). Ecuador Bunker fue prices dip,
but market eyes futuro rise on tighter supply. *HELLENIC SHIPPING
NEWS*.
- HSN. (26 de Julio de 2014). Ecuador bunker fuel prices dip, but market eyes
future rise on tighter supply. *Hellenic Shipping News*.
- Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos. (2013). *Balance energético
Nacional*. Quito: Series históricas, .
- Ministro Coordinador de Sectores Estrategicos. (2013). *Balance Energetico
Nacional 2013*. Ministerio Coordinador de Sectores Estrategicos, Quito.

**Análisis del sector de combustible naviero en Guayaquil desde 2010 hasta el
2014**

Ogilvie, A. (2010). *The fuel analysis*. Petrosport limited england .

Schneyer, J., & Medina Mora, N. (27 de Noviembre de 2013). Reporte de agencia
Reuters: China tomo el control del petróleo del Ecuador. *El Universo*,
págs. 2 - 3.

Shafer, B. (2013). *RISK ELEMENTS, risk managemen specialist at dynamic oil
trading*. Bunkerspot.

Vermeulen, G. (2010). *An Introduction Bunker Operations*. Petrosport limite
england .