FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y EMPRESARIALES

CARRERA: ADMINISTRACION DE EMPRESAS

ESPECIALIZACION: NEGOCIOS INTERNACIONALES

"RIESGO ECONÓMICO EN COMERCIALIZADORAS ECUATORIANAS DE BUNKER POR CAMBIO EN LA METODOLOGÍA DEL CÁLCULO DEL PRECIO DE VENTA INTERNACIONAL, PERIODO 2015- 1ER TRIMESTRE 2016."

Trabajo de grado para aspirar el título de Ing. en Administración de Empresas, con énfasis en Negocios Internacionales.

Autor: **LAURA NINOSHKA ZAVALA CABRERA**

Tutor: **DANIEL ROBERTO ESPINOZA MOREIRA**

Guayaquil-2017

TRABAJO DE TITULACIÓN

CERTIFICACIÓN DE REVISION FINAL

QUE EL PRESENTE PROYECTO TITULADO:

"RIESGO ECONÓMICO EN COMERCIALIZADORAS ECUATORIANAS DE BUNKER POR CAMBIO EN LA METODOLOGÍA DEL CÁLCULO DEL PRECIO DE VENTA INTERNACIONAL, PERIODO 2015- 1ER TRIMESTRE 2016."

FUE REVISADO, SIENDO SU CONTENIDO ORIGINAL EN SU TOTALIDAD, ASÍ COMO EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS QUE SE DICTAN EN EL INSTRUCTIVO, POR LO QUE SE AUTORIZA A: **LAURA NINOSHKA ZAVALA CABRERA** QUE PROCEDA A SU PRESENTACION.

Daniel Roberto Espinoza Moreira

Samborondon, Julio 2017

AGRADECIMIENTOS

A Dios por permitirme culminar una etapa de mi vida tan importante en mi crecimiento profesional y enseñarme a siempre ser perseverante.

A mis abuelos por su apoyo incondicional, por darme ejemplo del trabajo duro y esfuerzo, que son importantes para alcanzar mis metas.

A mis padres por su ejemplo de lucha, constancia, sacrificio y sobre todo amor.

A todos los profesores que estuvieron a lo largo de mi crecimiento académico, a mi tutor y mi coordinadora por ser una ayuda fundamental en el proceso de tesis.

Contenido

CERTIFICACIÓN DE REVISION FINAL II

AGRADECIMIENTOS III

RESUMEN EJECUTIVO VII

ABSTRAC VIII

INTRODUCCIÓN 1

ANTECEDENTES 2

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 4

DELIMITACION 5

OBJETIVOS 5

Objetivo General 5

Objetivos Específicos 6

JUSTIFICACIÒN 6

ALCANCE DE LA INVESTIGACION 7

CAPITULO I 9

MARCO TEÓRICO 9

1. PETRÓLEO, ORIGEN EN EL ECUADOR. 10

Origen del Petróleo y sus teorias. 10

Origen del petróleo en el Ecuador 11

- **Periodo de 1878 a 1969.** 11
- **El inicio del Auge Petrolero y la Década de los 70** 12
- **La crisis del sector petrolero y la década de los 80´** 13
- **La Década de los 90´** 14

ECUADOR Y SUS POLITICAS PETROLERAS 15

Antecedentes de la Ley de hidrocarburos. 19

EL NEGOCIO DEL BUNKERING 23

IMPORTANCIA DEL BUNKERING 24

BUNKERING EN EL ECUADOR. 25

1.1. PROBLEMAS QUE AFRONTA LA INDUSTRIA DEL BUNKERING EN EL ECUADOR. 25

Cambio en el esquema de cálculo de los precios del Fuel Oil para abastecer al Segmento del Bunkering. 27

Aumento de Tarifas por Servicios prestados de las Superintendencias determínales Petroleros. 28
Definiciones Utilizadas 29
1.2. RIESGO ECONÓMICO DE LAS COMERCIALIZADORAS ECUATORIANAS DE BUNKERING. 30
INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA. 30
COMERCIALIZACIÓN 32
RIESGOS PREVISIBLES DE COMERCIALIZACIÓN DEL BUNKERING 33
ASPECTOS DE LA CALIFICACIÓN 35
ENTORNO MACROECONÓMICO 35
ASPECTO FINANCIERO 36
1.3. REGULACIONES LEGALES DE LA COMERCIALIZACIÓN DEL FUEL OIL #4 37
REGLAMENTO DE REGULACION DE PRECIOS DE DERIVADOS DE PETROLEO 37
1.4. ANÁLISIS ECONÓMICO DE LA COMERCIALIZACIÓN DE BUNKERING EN EL ECUADOR. 39
EMPRESA AGNAMAR S.A. 44
FICHA TÉCNICA DE AGNAMAR S.A. 44
ESTRUCTURA DE INGRESOS. 45
COBERTURA EBITDA 46
ENDEUDAMIENTO DE LA COMPAÑÍA AGNAMAR S.A. 47
CORPERTROLSA S.A. Y SERMAVAIM S.A. 48
CORPETROLSA S.A. FRENTE AL CAMBIO DEL CALCULO EN EL FUEL OIL N4 48
CAPACIDADES Y COMPETENCIAS DE LA COMPAÑÍA 49
CLIENTES DE CORPETROLSA-SERVAMAIN S.A (BALAO - GUAYAQUIL) 50
CAPITULO II 51
MARCO METODOLÓGICO 51
2. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN 52
TIPO DE INVESTIGACIÓN 52
MÉTODOS UTILIZADOS 52
FUENTES INFORMATIVAS 53
INFORMACIÓN PRIMARIA 53
INFORMACIÓN SECUNDARIA 53
RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN 53
INSTRUMENTOS DE RECOPILACIÓN 54

2.1 CUESTIONARIO DE PREGUNTAS 54
CUESTIONARIO #1 54
1.1.1. ENCUESTAS RESPONDIDAS POR LOS ENTREVISTADOS 54
CAPITULO III 60
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 60
3.1 CONCLUSIONES 61
3.2. RECOMENDACIONES 62
Bibliografía 63

INDICE DE TABLAS

Tabla 1Estructura Institucional Sector Petrolero Ecuador 18
Tabla 3 Despachos Fuel Oil 4 26
Tabla 4 Servicios-Incrementos 28
Tabla 5 Inversión Extranjera Directa en Sudamérica 2007-2013 31
tabla 6 Estructura de ingresos Agnamar s.a. 46
Tabla 7 Tipos de coberturas 2013-2015 46
Tabla 8 Toneladas anuales de carga de las principales 49

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Sector Petrolero Nacional 17
Ilustración 2 Combustible Fuel Oil #6 Ecuador, Colombia y Perú 37
Ilustración 3 Despacho por toneladas 41
Ilustración 4 Total Despachos PetroEcuador 41
Ilustración 5 Despacho Petroecuador a las comercializadoras 41
Ilustración 6 Precios de Bunker en Latinoamaerica 43
Ilustración 7 Endeudamiento Agnamar s.a. 2011-2016 47
***ilustración 8 Buques clientes atendidos por Servamain en el 2008-2009* 50**

RESUMEN EJECUTIVO

Desde el origen de la bonanza petrolera en el Ecuador, se han venido desarrollando a través de las Empresas Publicas y Privadas todas las etapas de la cadena productiva del petróleo a fin de obtener el valor agregado que deja este producto; dentro de las etapas del proceso productivo podemos mencionar la Exploración, Explotación, Refinación, Transporte, Almacenamiento, Comercialización Internacional y Comercialización Nacional, de esta manera el estado ha garantizado sacar el máximo provecho a este producto con lo cual se han obtenido recursos que han permitido a lo largo de las últimas décadas sostener la economía ecuatoriana.

En lo que se refiere al plano económico, la obtención de estos recursos ha servido para soportar el desarrollo nacional en tanto que en el campo social ha permitido desarrollar grandes obras de infraestructura ayudando así al desarrollo armónico de la población, en el campo del desarrollo nacional podríamos afirmar que entre los proyectos más importantes que se han desarrollado se pueden mencionar las hidroeléctricas, las Refinerías, las redes de carreteras y las instalaciones portuarias que han servido de anclaje a las naves que ingresan desde aguas nacionales e internacionales, para realizar operaciones comerciales y a su vez recibir los servicios conexos como el reabastecidos de combustibles.

A nivel mundial la actividad de abastecimiento de combustible a barcos para el consumo de máquinas es conocida como bunkering y en el Ecuador desde el año 2015 esta actividad que es desarrollada por empresas comercializadoras ecuatorianas se ha visto gravemente afectada ya que el Estado decidió subir el precio del Fuel Oil #4 que es abastecido por parte de EP PETROECUADOR a las comercializadoras dejando a nuestro país en desventaja frente a otros países de la región que también ofrecen este producto a los barcos en tráfico internacional.

Palabras Claves: Petróleo, Bunkering, PetroEcuador, PetroComercial, Fuel Oil, Ley de Carburos

ABSTRAC

Since the beginning of the oil boom in Ecuador, all stages of the oil production chain have been developed through Public and Private Companies in order to obtain the added value left by this commodity; Within the stages of the production process we can mention the Exploration, Exploitation, Refining, Transportation, Storage, International Commercialization and National Commercialization, in this way the state has guaranteed to take maximum advantage of this Commodity with which resources have been obtained that have Allowed over the last decades to sustain the Ecuadorian economy.

Regarding the economic level, obtaining these resources has served to support the national development, while in the social field it has allowed to develop large infrastructure works, thus helping the harmonious development of the population, in the field of national development We could say that among the most important projects that have been developed are hydroelectric plants, refineries, road networks and port facilities that have served as an anchor for ships entering from national and international waters to carry out commercial operations. Turn to receive related services such as refueling of fuels..

In the whole world the activity of fueling boats for the consumption of machines is known as bunkering and in Ecuador since the year 2015 this activity that is developed by Ecuadorian trading companies has been seriously affected since the State decided to raise The price of Fuel Oil # 4 that is supplied by EP PETROECUADOR to the marketers leaving our country at a disadvantage compared to other countries in the region that also offer this product to ships in international traffic.

Keywords: Oil, Bunkering, PetroEcuador, PetroComercial, Fuel Oil, Carbide Law

INTRODUCCIÓN

En el Ecuador, durante la última década, los derechos y obligaciones que tienen los seres humanos con la Pacha Mama, son la aseveración y la dignificación que árboles, animales, océanos y montañas, según la Constitución de la República del Ecuador, son considerados como una propiedad estatal, sujeta a la ley, por ello es que la ley conoce que cualquiera de las formas de vida, tiene derecho a existir y es inalienable.

La cadena de valor del Crudo está compuesta por las actividades de Exploración, Explotación, Refinación, Transporte, Almacenamiento y Comercialización; Refiriéndonos específicamente a la etapa de comercialización de combustibles derivados de petróleo en el Ecuador; esta es una de las actividades que demandan un significativo egreso dentro del presupuesto general del Estado debido a que el Ecuador a pesar de contar con 03 Refinerías para la producción de Derivados de los Hidrocarburos no alcanza por sus propios medios a cubrir toda la demanda de productos derivados que se consumen internamente en el Ecuador; por tal razón se ve en la necesidad de importar a precios internacionales los productos refinados como Nafta y Diesel a fin de complementar la oferta de productos derivados del Petróleo para consumo interno del Ecuador.

En el caso del Fuel Oil #4 la situación es un poco distinta ya que con la producción nacional de este derivado si cubre la demanda interna y adicionalmente se puede vender al mercado internacional de buques que pasan por el Ecuador y que requieren del abastecimiento de combustible para el consumo de sus máquinas.

El petróleo en el Ecuador representa, uno de los mayores ingresos en el presupuesto general del estado, debido a esto las empresas son afectadas directas o indirectamente en su economía, por lo tanto esta investigación se ve dirigida y enfocada en el riesgo económico, que atraviesa uno de los comercios poco conocidos en el Ecuador, como lo es el de las comercializadoras dedicadas al bunkering o el abastecimiento de combustible para consumo de sus propias maquinas a los barcos de

bandera internacional que arriban al país para llevar o traer la carga del comercio exterior. La actividad del Bunkering, es una actividad netamente portuaria, que consiste en abastecer de combustibles para consumo de sus máquinas a los barcos que ingresan o salen del país, este tipo de combustibles, es claramente considerado en varios de los tratados de la mar, como mercadería peligrosa, debido a ello se han debido tomar varias medidas de seguridad para evitar precisamente la contaminación del mar, pérdidas de vidas humanas o abordajes.

Las barcazas, lanchas, buques o embarcaciones que son las delegadas, para realizar la transportación de este hidrocarburo al granel, deberán contar con todos los permisos expedidos por el Ministerio del Transporte y Ministerio de Hidrocarburos en conjunto con el ministerio del Ambiente.

El servicio de bunkering se encuentra regulado por la Autoridad Marítima y puede ser ejecutado solo en las áreas específicamente definidas para el efecto dentro de los puertos y/o Zonas de Fondeo y espera, esto con el afán de no afectar las operaciones comerciales del buque y abastecerlo de combustible mientras realiza las operaciones de carga o descarga de mercaderías. Sin embargo, el servicio de bunkering logra ejecutarse muchas veces en las franjas de fondeo del puerto o en una zona de escala mientras se logra proveer al buque de combustible, para que pueda seguir con sus operaciones correspondientes, de carga y descarga de mercancía o realiza sus operaciones portuarias.

ANTECEDENTES

Para los años en los que se abandonó definitivamente la mano de obra humana, remeros y veleros de los buques, se consideró como primer combustible al carbón, al que se utilizó en las calderas de los Buques de Vapor, pues bien, el carbón se almacenaba o guardaba en sectores estratégicos que los británicos denominaron “Coal Bunkers”

En el Ecuador el consumo interno de derivados del petróleo es una actividad subsidiada por el Estado a fin de no afectar la capacidad productiva de las Industrias

Ecuatorianas que utilizan estos productos como fuentes de energía, sin embargo, en el caso del combustible que se produce en refinerías y que es utilizado para la venta a los barcos de bandera internacional que realizan operaciones comerciales en el país.

La situación es diferente ya que dicho producto conocido como IFO #4 todo un siempre se ha vendido sin subsidio, pero el precio de costo al cual PETROECUADOR vende a las comercializadoras nacionales este producto debe ser competitivo con el mismo producto en los otros países de la zona geográfica de influencia del Ecuador como es el caso de Perú, Colombia y Panamá.

el servicio de bunkering se encuentra regulado por la Autoridad Marítima y puede ser ejecutado solo en las áreas específicamente definidas para el efecto dentro de los puertos y/o Zonas de Fondeo y espera, esto con el afán de no afectar las operaciones comerciales del buque y abastecerlo de combustible mientras realiza las operaciones de carga o descarga de mercaderías.

> Los espacios de almacenamiento se encontraban ubicados a los costados laterales de la sala de calderas, situada en las cámaras de máquinas. Con el tiempo designaron a estos espacios “bunker” y a su contenido, o sea al carbón, bunkers. Para abastecer a los buques, los puertos prepararon depósitos y a la labor de suministrar combustible se designó como “bunkering” (Fundación Jorge Juan , 2010)**.**

En la actualidad, la palabra “Bunkers” se refiere a los combustibles conocidos como FUEL-OILS, y demás productos, que se derivan del petróleo como materia prima, para que los buques utilicen los carburantes, de igual manera, se llama Bunkering, al acto de proveer, abastecer y proporcionar combustible a los grandes barcos transnacionales.

> El Bunkering se realiza cuando los buques están atracados a muelles o pantalanes, fondeados en radas. (Rada & Diccionario Real Academia de la Lengua Española, 2014, pág. 45)

En el Ecuador el Fuel Oil producido tiene dos destinos; en primer lugar, según las políticas estatales se lo utiliza para realizar exportaciones y cumplir con los compromisos económicos adquiridos por el Ecuador y en segundo lugar se lo utiliza para abastecer el mercado nacional de los Segmentos Eléctrico, Industrial y Naviero Internacional.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿En que ha influido el índice de comercialización del Fuel Oil en la economía ecuatoriana?

La problemática económica que atraviesa el Ecuador actualmente está directamente ligada a la caída del precio del barril del petróleo, un conocido periódico, Diario el Comercio público: *"El crudo tipo WTI, que sirve de referencia para el petróleo ecuatoriano, había llegado el 19 de junio de 2014 a su precio más alto del año: 115,71 dólares el barril, y el 19 de diciembre cayó al tope más bajo: 54,11. Se especula que podrían bajar más aún los precios, pero especialistas en la materia consideran que es poco probable por el alto costo de la extracción del nuevo tipo de combustible".* (Diario El Comercio, 2016)

Siendo, el Ecuador un país que fundamenta su economía principalmente en la exportación del petróleo, las variaciones de precio de este commodity afectan directamente a la economía del país ya que el petróleo y sus derivados son utilizados mayoritariamente en las industrias para la generación de energía y representan aproximadamente un 80% de los costos operativos variables de las industrias.

Esta investigación, se centrará específicamente en el riesgo que tienen las compañías comercializadoras que se dedican a la venta de combustible marítimo (bunkers) a los barcos de bandera internacional que arriban al Ecuador a realizar operaciones comerciales ya que para este mercado de consumo; las variaciones internacionales del precio del petróleo y por consiguiente de los bunkers son el factor más importante a ser considerado en el momento de elegir en qué país abastecerse de combustible para sus máquinas. Por lo tanto, un esquema de fijación de precios para el

Fuel Oil de consumo naviero que no sea competitivo a nivel regional e internacional pone en desventaja y serio riesgo económico a las compañías comercializadoras que se dedican al abastecimiento de combustibles a este segmento.

DELIMITACION

Área: Económico, Empresarial, Legal

Tiempo: El presente análisis económico, se va a enfocar en la recopilación de información, la misma que en futuro dará como resultado cuales han sido los problemas que tienen las empresas comercializadoras del combustibe para grandes embarcaciones, y como la variacion del precio de los bunkers han afectado econocmicamente a estas empresas durante el periodo 2015 y primer trimestre del 2016.

Tema: "Riesgo económico en comercializadoras ecuatorianas de bunkering por cambio en la metodología del cálculo del precio de venta internacional, periodo 2015- 1er trimestre 2016."

Universo: Esta investigación se fundamenta esencialmente para saber cuáles han sido las repercusiones que ha dejado, el bajo costo del barril de petróleo en el Ecuador y como esto ha afectado directamente la economía del país, haciendo énfasis no solo en el plano financiero y económico, sino también en las repercusiones que han tenido las empresas comercializadoras de bunkers debido a los cambios de los esquemas de fijación de precios establecidos por Petroecuador en el periodo de tiempo que es objeto del presente estudio.

OBJETIVOS

Objetivo General

- Analizar, el riesgo económico en comercializadoras ecuatorianas de bunkering por cambio en la metodología del cálculo del precio de venta por parte de EP PETROECUADOR a las comercializadoras.

Objetivos Específicos

- Identificar el marco conceptual y legal vigente que regula los cálculos para el proceso de comercialización de bunker en el mercado de hidrocarburos ecuatoriano.

- Estudiar el riesgo económico de las comercializadoras ecuatorianas de bunkering.

- Realizar un análisis económico de varias comercializadoras ecuatorianas dedicadas al bunkering y cómo ha cambiado el cálculo de venta internacional durante el periodo de 2015 y 1er trimestre de 2016.

JUSTIFICACIÒN

El presente Proyecto se justifica en la necesidad de conocer el riesgo económico que atraviesan las empresas dedicadas al abastecimiento de combustible a barcos de bandera internacional que llegan al Ecuador, debido alza de precios del Fuel oil #4, después de las reformas realizadas por el Gobierno en el Decreto Ejecutivo 799.

El bunkering es una industria poco conocida en el Ecuador y no valorada a pesar de su aporte económico. Es importante dentro del desarrollo portuario y marítimo del país, facilita la movilidad de los barcos de carga de importación, exportación, cabotaje interno dentro país y pesca.

La correcta gestión del abastecimiento de combustible a los buques de bandera internacional es fundamental para las empresas navieras porque ocupa el primer lugar dentro de los costos operativos variables de los barcos, por lo tanto, estas compañías buscan bajar los gastos en sus operaciones por lo que es primordial saber en qué consiste esta actividad comercial del bunkering

. El bunkering es una industria que genera ingresos importantes para el Ecuador a través del ingreso de divisas, pago por tasas de impuestos generados en la ejecución de las operaciones de los barcos para abastecerse de combustible en puertos ecuatorianos y sobre todo genera importantes fuentes de empleo, adicionalmente el Ecuador goza de una posición geográfica privilegiada para el ejercicio de las actividades de bunkering ya que gran parte de las rutas navieras en el pacifico sur pasan por costas Ecuatorianas; sin embargo de lo anterior en el Ecuador esta industria se ve afectada debido a que los precios en que la estatal EP PETROECUADOR abastece de este producto a las compañías Comercializadoras del Segmento Naviero Internacional es un precio muy poco competitivo comparado con la oferta de este producto en otros países de la región como Perú, Colombia y Panamá.

Cabe señalar que este tipo de negocio a nivel mundial es considerado como generador de muchas ganancias anuales, pero también cuantiosas pérdidas y eso es precisamente lo que ha venido sucediendo desde el año 2015 en el Ecuador, debido a la baja del precio del barril de petróleo y al cambio del esquema de fijación de precios de abastecimiento establecido por EP PETROECUADOR

ALCANCE DE LA INVESTIGACION

Alcance de la Investigación	Propósito de la Investigación	Valor de la investogación
DESCRIPTIVO	**Busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de las personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis.** (Sampieri,	**Es útil para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación.** (Sampieri, Collado, Baptista, 1997)

	Collado, Baptista, 1997)	
EXPLICATIVO	**Está dirigido a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Se enfoca en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o por qué se relacionan dos o más variables.** (Sampieri, Collado, Baptista, 1997)	**Se encuentra más estructurado que las demás investigaciones (de hecho implica los propósitos de éstas), además de que proporciona un sentido de entendimiento del fenómeno a que hacen referencia.** (Sampieri, Collado, Baptista, 1997)

Fuente: Metodología de la Investigación (Sampieri, Collado, Baptista, 1997)

CAPITULO I

MARCO TEÓRICO

1. PETRÓLEO, ORIGEN EN EL ECUADOR.

Origen del Petróleo y sus teorias.

El inicio del origen petrolero data según del año 1858, en lo que hoy se conoce como América del Norte al instituirse una empresa que tenía como fin la perforación, para la extracción de un “LÍQUIDO SÓLIDO E INÓRGANICO”, componente que incluso en aquel tiempo únicamente había sido retirado de la superficie en que encontraba debido a la destilación del mismo. (Wesley Owen Edgar, 1975, pág. 12)

El año siguiente, en Pennsylvania en Titusville, fue taladrado un pozo, aproximadamente a 20 metros de profundidad, del cual fueron retirados 15 barricas diarias de este aceite, debido a este intrascendente inicio, se instaura la explotación del petróleo, el gas expulsado por la tierra también llamado natural se forma posiblemente por una desintegración de materia prima orgánica de origen marino, que se localiza en bolsones en los sedimentos principales de la tierra y que son detenidos por una combinación superior rocosa. (Harold F. Williamson and others, 1963, pág. 16)

El petróleo es un líquido viscoso, de tono obscuro o verdoso, que se purifica en la cercanía de los campos petrolífero o se despacha por medio de tuberías o bastimentos a instalaciones situadas en un lugar estratégico. El petróleo se compone de inconmensurables sustancias sintéticas y químicas, cualquiera de estos elementos son hidrocarburos, así mismo contiene algunos compuestos de oxígeno, azufre y nitrógeno, que varían según la purificación del mismo. (Larousse Pierre-Athanase, 1984)

“Los hidrocarburos no son biología modificada por la geología (como el punto de vista tradicional sostiene), sino más bien geología modificada por la biología.” (Thomas Gold, 1992)

Origen del petróleo en el Ecuador

El petróleo, inicia su origen en el Ecuador con una amplia historia llena de grandes sucesos, es por ello que los estudiosos en la materia e historiadores la han logrado dividir de la siguiente manera:

Periodo de 1878 a 1969.

El petróleo en el país, tuvo sus orígenes en el año 1878, ya que la Asamblea Nacional Constituyente, concedió un salvoconducto a la firma M.G. Mier, para que formalice las investigaciones que se realizarían a una sustancia oscurecida, pringosa y pegajosa que había sido descubierta en la península de Santa Elena.

> "El inicio de la exportación del petróleo del nororiente ecuatoriano fue un hecho histórico relevante. En 1972 el petróleo se convirtió en el motor de la economía ecuatoriana y comenzó a marcar los ritmos de la sociedad y de la política. Entre 1972 y 2003 este recurso natural aportó con 47% de las exportaciones totales del país; de 1987 a 1996 sus rentas significaron en promedio 45% de los ingresos del Estado, y 33% entre 1997 y 2003." (Carlos Larrea, 2006, pág. 92)

Debido a la posibilidad, que en el occidente del país se descubriera este líquido conocido como el oro negro, se expide en 1886 el Código de Minería del Ecuador, siendo la primera normativa legal que regiría a las personas particulares, quienes eran dueñas de estos terrenos donde se encontró yacimientos de petróleo y minas, que en concordancia con la ley citada anteriormente pasaban a ser propiedad del estado ecuatoriano estas áreas petroleras y mineras.

> "No siendo ya entusiasmo tan solamente, sino delirio el que reina hoy en Guayaquil, y aún en todo el resto de la República, por las empresas de minas, después del luminoso informe que el sabio Dr. Wolf ha publicado por la prensa, revelando las prodigiosas riquezas que se encierran en los

> criaderos auríferos de Zariana; creemos hacer un positivo servicio al país, y especialmente a los capitalistas que quieran dar una pingüe y segura colocación a sus fondos, dando a la estampa, compiladas y anotadas, las leyes que rigen actualmente en el Ecuador en materia de minería." (Dr. Vicente Paz, 1886, pág. 3)

No obstante, la explotación del petróleo inicia en 1911 cuando Anglo, una empresa dedicada a la perforación de este mineral, explota un pozo petrolero ubicado en un campo llamado Ancón 1, pero durante todo este periodo, en Santa Elena se utilizaron estos recursos, que tan solo fueron usados para abastecer la economía ecuatoriana, separando un mínimo del producto para la exportación.

> "José María Velasco Ibarra proclamó su última dictadura el 21 de julio de 1970. El inicio de esa década estuvo marcado por el descontento anti-velasquista y por las expectativas de la cercana era petrolera. En 1970 el dólar estaba sujeto a una paridad fija de 25,25 sucres, el déficit fiscal era cada vez mayor (subió a 8,6% del PIB), al igual que el déficit en cuenta corriente (190,9 millones de dólares, equivalentes a 13,8% del PIB). Sin embargo, de una inflación de 3,6% anual, al aumentar la inquietud social los grupos de presión y los monopolios extranjeros exigieron al velasquismo "devolver la tranquilidad" al país." (Agustín Cueva;Enrique Ayala, 1991, pág. 163)

El inicio del Auge Petrolero y la Década de los 70

Con el hallazgo del petróleo en la región amazónica ecuatoriana consumado en la última etapa de los años sesenta, se instaura una historia nueva para el Ecuador, debido a que el BOOM PETROLERO, se da cuando las empresas transnacionales Gulf y Texaco inician la construcción del primer Sistema de Oleoducto Transecuatoriano (SOTE), el mismo que en los años venideros serviría, para la transportación del Oro Negro desde el Oriente hacia los astilleros de la costa y ser exportados a distintos países del mundo.

Otro de los hechos más transcendentales que se dieron en esta época para beneficio del país, en el año 1971 la Organización de Países Exportadores de Petróleo

(O.P.E.P.), consiguió que las corporaciones petroleras firmaran mediante convenios la irrenunciabilidad de los estados donde se hallaren yacimientos de petróleos, también se logró incluir ciertos mecanismos para que la participación fiscal en la producción del crudo aumente significativamente. (O.P.E.P., 2015)

> "Entre 1971 y 1973 la extracción diaria de petróleo pasó de 3.711 barriles por día a 208.825 barriles por día. La apropiación de los beneficios del petróleo – la renta petrolera– se constituyó en objetivo de disputa de grupos sociales y organizaciones políticas." (Arnaldo Bocco, 1987, pág. 23)

La crisis del sector petrolero y la década de los 80´

Los años ochenta, inician con grandes dificultades para la economía ecuatoriana, principalmente el régimen central, se vio en la obligación de reestructurar y restringir el presupuesto del año 1982-1983 que se le había destinado, porque tuvo que afrontar el conflicto armado con Perú. Dos años después empieza la disminución del auge petrolero en el país, como consecuencia de la caída internacional del precio internacional del petróleo; a esto se sumó la prohibición de préstamos internacionales a varios países subdesarrollados en Latinoamérica.

Según el libro (Cien años en la historia petrolera del Ecuador, 2011), los hechos acontecidos en el año anterior desataron que la burbuja financiera estallara en 1983, provocando que se desmoronaran los importes de la mayor parte de las cargas extranjeras, a estos nefastos acontecimientos deben agregárseles la etapa invernal más devastadora, pues con el Fenómeno del Niño se perdieron grandes sembríos de tierra y se inundó gran parte del país, sin dejar a un lado el paso de la deuda privada a la pública, es decir se sucretizó la misma.

En 1986 se da el primer retraso en el pago a la deuda externa procedente de diversos factores internos y externos, los que se profundizaron con el terremoto ocurrido en el año 1987, el mencionado desastre natural desato una serie de daños importante como la pérdida de 40 km de un tramo del oleoducto transecuatoriano y

gasoducto Quito-Shushufindi, provocando de esta manera la paralización durante 6 meses de la actividad petrolera en el oriente ecuatoriano, retrasando la importación interna y externa de cantidades grandes de petróleo y sus derivados para cubrir la demanda nacional e internacional. (Cien años en la historia petrolera del Ecuador, 2011)

La Década de los 90´

Este período, se caracterizó por tener un marco de desregulación de mercados bienes y servicios, sirviendo esto de gran apertura económica para el país, este hecho que causó que el traspaso de servicios público, al capital privado mediante contratos de delegación y concesión lo que significó una nueva época de debacle económica para el Ecuador.

A continuación, se enunciarán algunos sucesos importantes que se dieron durante la década de los 90´son:

- Inicia sus funciones administrativas y comerciales PetroAmazonas en el año 1990, que luego paso a ser parte de PetroEcuador-Texaco

- En 1991 se crea el Ministerio de Energía y Minas con el objetivo de entregar pozos, equipos, maquinarias e instalaciones que debía entregar la compañía Texaco al Estado Ecuatoriano debido a la terminación de los contratos con la empresa. (Cien años en la historia petrolera del Ecuador, 2011)

"Para fines del 2002 se termina de construir el Oleoducto de Crudos Pesados (OCP) como parte de la estrategia de expansión de la frontera petrolera. Desde el 2003 el gobierno anuncia la décima ronda petrolera para la concesión de áreas en los territorios de Napo, Pastaza y Zamora Chinchipe, además de la continuación del proyecto ITT (Ishpingo, Tambococha, Tiputini) que está situado en el Parque Nacional Yasuní y la Reserva Faunística Cuyabeno." (Fundación Regional de Asesoría en Derechos Humanos, 2014)

ECUADOR Y SUS POLITICAS PETROLERAS

En el Ecuador, la administración de las actividades petroleras, se basan en el poder de desarrollar una nueva política hidrocarburífera con la misión de mejorar el movimiento petrolero en aquellas zonas en las que se han venido explotando los pozos mediante estrategias de planificación e inversión estatal, para de esta manera recuperar la competitividad y credibilidad en el mercado internacional.

Debido a esto, la administración liderada por el Eco. Rafael Correa Delgado, Presidente del Ecuador ha dispuesto una serie de ejes fundamentales para logra la consolidación petrolera del país en el mundo:

- **Fortalecimiento de la Soberanía del Ecuador.**

Desarrollo de los entes públicos Petroamazonas y Petroecuador, como empresas estatales destinadas a cuidar los recursos naturales en cuestión de Petróleo en el País.

- **Generar inversión extranjera**

El objetivo de este eje es la búsqueda de nuevos almacenamientos de lugares hidrocarburíferos, para reactivar la producción en los campos petroleros con normativas estables y claras, debido a que la inversión internacional por el momento se encuentra limitada debido a la falta de seguridad jurídica proporcionada por el estado.

- **Certificar una explotación hidrocarburífera social y ambiental sustentable**

Debido a que la Constitución del 2008, habla de preservación de recursos renovables y no renovables, se cuidará en todo aspecto al medio ambiente y demás ecosistemas existentes en las zonas petroleras en el país, destinando parte de los recursos económicos adquiridos para beneficio y ayuda de las comunidades que habitan cerca de estas zonas. (Constitución Política del Ecuador, 2008).

- **Convertir al país de consumidor a exportador de petróleo y sus derivados.**

Este eje se basa directamente en transformar el petróleo y derivados del mismo en productos carburantes, nafta, combustibles, entre otros, es necesario ampliar el parque de refinerías en el Ecuador.

Ilustración 1 Sector Petrolero Nacional

Fuente: (Ministerio de Recursos Naturales No Renovables del Ecuador, 2015)

En lo que se refiere a la estructura institucional que rige al sector petrolero ecuatoriano, la misma se dividió de la siguiente manera:

ESTRUCTURA INSTITUCIONAL QUE RIGE AL SECTOR PETROLERO NACIONAL.

Tabla 1Estructura Institucional Sector Petrolero Ecuador

INSTITUCION	RESPONSABILIDAD
Ministerio de Recursos Naturales No Renovables	**Formular y gestionar la política de recursos naturales no renovables**
Viceministerio de Hidrocarburos	**Orientar y promover el cumplimiento de la política sectorial y coordinar las licitaciones petroleras**
Subsecretaria Nacional de Desarrollo Petrolero	**Proporcionar el soporte técnico que requiera la gestión de la política y el desarrollo sectorial petrolero.**
Subsecretaria Nacional de Desarrollo de Gas Natural y Combustibles Derivados de Hidrocarburos	**Proporcionar el soporte técnico que requiera la política y el desarrollo sectorial de gas natural y combustibles derivados del petróleo.**
Secretaria de Hidrocarburos	**Administrar en representación del Estado las áreas hidrocarburíferas, además**

	suscribir y administrar los contratos, certificar las reservas y establecer la participación de la renta en los contratos.
Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero	**Controla y fiscaliza las actividades dentro del sector de hidrocarburos, además imponer las sanciones a las infracciones que se han dado en el ámbito de hidrocarburos.**

Fuente: (Ministerio de Recursos Naturales No Renovables del Ecuador, 2015)

Autor: Ninoshka Zavala

Antecedentes de la Ley de hidrocarburos.

De acuerdo al Registro Oficial 224 de martes 27 de julio de 2010, se publicó la Reforma a las leyes de Hidrocarburos y de Régimen Tributario Interno, mediante debate en la Asamblea Nacional Constituyente, el 25 de junio de 2010, lo que ocasionó una polémica amplia por que dicho proyecto fue enviado por el Ex Eco. Rafael Correa Delgado, Presidente del Ecuador, con carácter urgente puesto que la economía en el país se encontraba en total crisis.

Debido a que dicho proyecto no fue debatido en segunda instancia por los legisladores, por ese motivo no se aprobó dentro del plazo de 30 días como lo ordena la Ley Orgánica de la Función Legislativa, dicha función se vio en la necesidad de citar

el art. 140 de la Constitución de la República del Ecuador en concordancia con el cuerpo legal antes mencionado en el art.62 que afirman lo siguiente:

> “Art. 140.- La Presidenta o Presidente de la República podrá enviar a la Asamblea Nacional proyectos de ley calificados de urgencia en materia económica. La Asamblea deberá aprobarlos, modificarlos o negarlos dentro de un plazo máximo de treinta días a partir de su recepción. El trámite para la presentación, discusión y aprobación de estos proyectos será el ordinario, excepto en cuanto a los plazos anteriormente establecidos. Mientras se discuta un proyecto calificado de urgente, la Presidenta o Presidente de la República no podrá enviar otro, salvo que se haya decretado el estado de excepción. Cuando en el plazo señalado la Asamblea no apruebe, modifique o niegue el proyecto calificado de urgente en materia económica, la Presidenta o Presidente de la República lo promulgará como decreto-ley y ordenará su publicación en el Registro Oficial. La Asamblea Nacional podrá en cualquier tiempo modificarla o derogarla, con sujeción al trámite ordinario previsto en la Constitución.” (Constitución Política del Ecuador, 2008, pág. 84)

> “Art. 62.- Segundo debate para proyectos de urgencia en materia económica. - Para el caso de los proyectos de ley calificados de urgencia en materia económica por el Presidente de la República, la comisión especializada analizará y recogerá las observaciones al proyecto de ley, efectuadas por los asambleístas en el primer debate del Pleno. Transcurrido el plazo de cuatro días, contado a partir del cierre de la sesión del Pleno, la comisión especializada deberá presentar a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional el informe para segundo debate, al que deberá adjuntarse la sistematización de todas las observaciones presentadas. La Presidenta o Presidente, recibido el informe para segundo debate, ordenará por Secretaría de la Asamblea

> Nacional, la distribución del informe a las y los asambleístas. Concluido el plazo de cuarenta y ocho horas, contado desde la distribución de los informes, la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional, lo incluirá en el orden del día del Pleno para segundo debate, en el que se aprobará, modificará o negará el proyecto de ley. El segundo debate se desarrollará en una sola sesión. Se podrá mocionar la aprobación del texto íntegro de la ley, o por títulos, capítulos, secciones o artículos. Asimismo, por decisión del Pleno de la Asamblea Nacional, se podrá archivar un proyecto de ley. Cuando en el plazo de 30 días, la Asamblea Nacional no apruebe, modifique o niegue el proyecto calificado de urgente en materia económica, la Presidenta o Presidente de la República lo promulgará como decreto ley y ordenará su publicación en el Registro Oficial. La Asamblea Nacional podrá en cualquier tiempo modificarla o derogarla, con sujeción al trámite ordinario previsto en la Constitución." (Ley Órganica de la Función Legislativa, 2012, pág. 19)

De esta manera, el sistema legal ecuatoriano, desde que se inició la actividad petrolera en el país, se ha especializado en el aseguramiento de que existe en la desigualdad de materiales en los ámbitos más importantes como: social, económico y ambiental, todo esto a partir de la instauración de contratos y tratados de índole comercial, entre las compañías transnacionales privadas y las nacionales.

Según las estrategias expuestas, por la (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2007-2012) el estado ecuatoriano y su sistema jurídico interno han dado cumplimiento a la función de empequeñecer el beneficio de los recursos a favor del Ecuador, disminuyendo así su soberanía, dejando ver claramente una injusta intervención del Estado.

"Art. 1.- Sucédase el inciso uno del artículo 2 de la Ley de Hidrocarburos por lo siguiente: "El Estado explorará y explotará los yacimientos señalados en el artículo anterior en forma directa a través de las Empresas Públicas de Hidrocarburos. De manera excepcional podrá delegar el ejercicio de estas actividades a empresas

nacionales o extranjeras, de probada experiencia y capacidad técnica y económica, para lo cual la Secretaría de Hidrocarburos podrá celebrar contratos de asociación, de participación, de prestación de servicios para exploración y explotación de hidrocarburos o mediante otras formas contractuales de delegación vigentes en la legislación ecuatoriana. También se podrá constituir compañías de economía mixta con empresas nacionales y extranjeras de reconocida competencia legalmente establecidas en el País" (Ley de Hidrocarburos, 2015)

"Art. 16.- Son contratos de prestación de servicios para la exploración y/o explotación de hidrocarburos, aquéllos en que personas jurídicas, previa y debidamente calificadas, nacionales o extranjeras, se obligan a realizar para con la Secretaría de Hidrocarburos, con sus propios recursos económicos, servicios de exploración y/o explotación hidrocarburífera, en las áreas señaladas para el efecto, invirtiendo los capitales y utilizando los equipos, la maquinaria y la tecnología necesarios para el cumplimiento de los servicios contratados. Cuando existieren o cuando el prestador de servicios hubiere encontrado en el área objeto del contrato hidrocarburos comercialmente explotables, tendrá derecho al pago de una tarifa por barril de petróleo neto producido y entregado al Estado en un punto de fiscalización. Esta tarifa, que constituye el ingreso bruto de la contratista, se fijará contractualmente tomando en cuenta un estimado de la amortización de las inversiones, los costos y gastos, y una utilidad razonable que tome en consideración el riesgo incurrido. De los ingresos provenientes de la producción correspondiente al área objeto del contrato, el Estado ecuatoriano se reserva el 25% de los ingresos brutos como margen de soberanía. Del valor remanente, se cubrirán los costos de transporte y comercialización en que incurra el Estado. Una vez realizadas estas deducciones, se cubrirá la tarifa por los servicios prestados." (Ley de Hidrocarburos, 2015, pág. 11)

La empresa nacional o internacional, que contrajera actos contractuales con el estado ecuatoriano en materia hidrocarburífera, tendrá la iniciativa preponderante de la compra en cuanto a la obtención de la materia prima que se haya contratado, a un costo que no será menor al del precio referente, según los establecido en el art.71 de la ley antes citada.

“Art. 71.- Las regalías, el impuesto a la renta, las participaciones del Estado y, en general, los gravámenes dependientes de los precios de venta de los hidrocarburos en el mercado externo, se regularán por los precios efectivos de venta o de referencia, según las circunstancias imperantes. El valor equivalente a la regalía, que corresponda pagar a PETROECUADOR, y las participaciones de las entidades estatales dependientes de los precios de venta de los hidrocarburos en el mercado externo, se regularán por los precios efectivos de venta FOB de dichos hidrocarburos. Los que correspondan a las compañías, se regularán de conformidad con lo dispuesto en el inciso anterior. El precio de referencia de los hidrocarburos será el precio promedio ponderado del último mes de ventas externas de hidrocarburos realizadas por PETROECUADOR, de calidad equivalente. En el caso del gas natural se considerará el precio de referencia de los energéticos sustituibles. Los precios de referencia podrán ser discutidos con las empresas productoras, con el fin de analizarlos y revisarlos, cada vez que nuevas condiciones, que afecten a los factores mencionados, lo hagan necesario o lo justifiquen. Las regalías y el equivalente a las regalías que deban pagar las compañías y PETROECUADOR, respectivamente, por los consumos propios y las pérdidas de hidrocarburos en sus operaciones normales, se regularán por los precios de venta en el mercado interno del País.” (Ley de Hidrocarburos, 2015, pág. 28)

EL NEGOCIO DEL BUNKERING

El negocio de abastecimiento con combustible de máquinas a los barcos de bandera internacional que transitan por los puertos de todo el mundo es denominado como Bunkering, la terminología surge al momento que se quiere describir la venta mediante buques especializados para estas operaciones, con la asistencia de pistones de descarga, y conductos que transfieren el combustible hacia los tanques de la embarcación extranjera en donde antiguamente se almacenaban los bunkers que se utilizaban para la propulsión.

El Bunker, se describe al establecimiento, en donde se almacena el combustible que va a ser transportado, de igual manera se asigna una logística completa para encargarse del llenado del carburante, por lo que intervienen algunas variables dentro de dicha organización.

Cabe recalcar que, en Ecuador, se han venido reglamentando ciertas normas para que sirvan como ley que deban cumplir no solo las embarcaciones internacionales; si no también, quienes son parte activa de este negocio. Las empresas dedicadas a este negocio basan sus precios de venta de acuerdo al mercado internacional y como referencia toman los diferentes marcadores mundiales entre los cuales específicamente para el bunkering el marcador Platts BunkerWire, que es una publicación creada con el fin de brindar información de los precios de referencia de los bunkers.

En todos los puertos del mundo tal como se expresa en sus sitio web: “Bunkerwire le ayuda a tomar decisiones con mayor seguridad puesto que le lleva diariamente a su correo electrónico un panorama completo de los últimos precios del combustible marino y los factores que les afectan.”, el cual detalla los precios de los diferentes puertos de acuerdo al día o semana que deseen, en el ecuador se hace un promedio semanal para este cálculo por lo tanto las compañías interesadas deberán pagar su suscripción para poder acceder a esta información que es indispensable para este tipo de negocio ya que el precio del petróleo y de los bunkers varian diariamente de acuerdo a la oferta y demanda.

IMPORTANCIA DEL BUNKERING

> "El transporte marítimo es indispensable para el mundo. Actualmente alrededor del 90% del comercio mundial se moviliza a través del transporte marítimo internacional. Sin él, no sería posible la importación y exportación de mercancías en la escala necesaria para mantener el mundo actual.
>
> La expansión constante que sigue experimentando el transporte marítimo se traduce en beneficios para los consumidores de todo el mundo a través del

> bajo costo de los fletes. Y aun así, se da el hecho de que la mayoría de la población mundial no está al tanto del papel fundamental que desempeña el transporte marítimo en sus vidas, " dijo el Secretario General de la organización Marítima Internacional(OMI), Koji Sekimizu. (Organización Marítima Internacional, 2016)

Por lo antes mencionado es importante conocer el costo que tiene el combustible para estas embarcaciones ya que es el rubro más elevado en los costos de las empresas navieras y que existen varios factores que influyen en la venta del combustible marino. Actualmente en el Ecuador las empresas dedicadas a este sector naviero internacional se vieron afectadas tras la aprobación del decreto 799 en octubre del 2015, ya que esta medida deja al Ecuador fuera del mercado al sector naviero internacional por no tener precios competitivos.

BUNKERING EN EL ECUADOR.

El bunkering es una industria enteramente rentable en el Ecuador, siempre que concurra la disponibilidad de este producto, ya que el mercado es muy extenso a nivel internacional y el mismo debe ser abarcado por las empresas dedicadas a este negocio, el Ecuador por su gran ubicación geográfica, está invirtiendo es este negocio, puesto que este producto es exportado en gran cantidad a las embarcaciones que pasan por aguas ecuatorianas, aumentando la rentabilidad del negocio en el país.

Las 4 empresas dedicadas a esta actividad en el Ecuador son: CORPETROLSA S.A., MARZAM, OCEANBAT S.A. Y AGNAMAR S.A. estas son las empresas que cubren el 100% de las actividades del negocio del bunkering en el país, ayudando de esta manera al crecimiento de la economía ecuatoriana, debido a esto, la Petrolera Estatal EP PETROECUADOR, ha logrado cumplir con la entrega del bunker de petróleo a los barcos que están a la espera en los muelles.

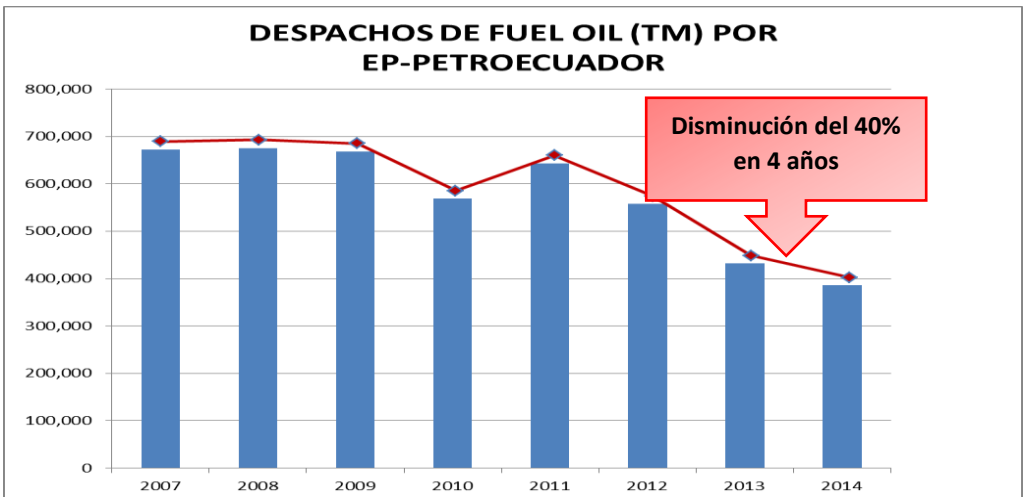
1.1. PROBLEMAS QUE AFRONTA LA INDUSTRIA DEL BUNKERING EN EL ECUADOR.

Ineficiente abastecimiento.

La materia prima que se utiliza en la industria del bunkering es el Fuel Oil y el Diesel, el abastecimiento de esta materia prima en el Ecuador para las compañías comercializadoras privadas está a cargo de la Empresa Pública EP-PETROECUADOR quien por ley es el único abastecedor autorizado. Los sectores que consumen este producto en orden de prioridad de abastecimiento son los siguientes: segmento de las Termoeléctricas, Exportaciones según compromisos económicos del Ecuador, Segmento de la Industria y Segmento Naviero Internacional (bunkering). En los últimos 4 años el abastecimiento de este producto para la industria del bunkering ha disminuido notablemente esto debido al mayor consumo de Fuel Oil por parte de las Plantas Termoeléctricas y sobre todo por las exportaciones de Fuel Oil a China, es así que el abastecimiento ha disminuido en un 40% como se puede observar en el siguiente gráfico. (Egüez E. Javier, 2015)

Tabla 2 Despachos Fuel Oil 4

DESPACHOS DE FUEL OIL DE PETROECUADOR PARA BUNKERING .							
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Proyeccion 2014
672,506	675,598	668,479	568,488	642,991	557,474	432,694	386,593



Fuente: (EP PETROECUADOR, 2014)

Cambio en el esquema de cálculo de los precios del Fuel Oil para abastecer al Segmento del Bunkering.

El estado Ecuatoriano a través del Decreto Ejecutivo 799 emitido en Octubre del 2015 estableció un nuevo esquema para el cálculo mensual del precio de abastecimiento del Fuel Oil #4 que se utiliza para las actividades de bunkering, dicho nuevo esquema de precios ha tenido como resultado final que los precios de este producto en el Ecuador ciertos meses sea el más caro del mundo y en otros meses deja poco margen de comercialización para las empresas que lo comercializan; sin duda este nuevo esquema lo que ha generado es dejar sin competitividad al producto que se ofrece en el Ecuador comparado con el mismo producto que se ofrece en otros países de la región como Peru, Colombia y Panamá.

Esto a su vez ha generado que cada vez más empresas navieras internacionales prefieran abastecer de bunkers a sus barcos en otros países y ya no en el Ecuador por lo que la demanda de este producto en nuestro país ha disminuido y consecuentemente los ingresos para las empresas que se dedican a esta actividad también.

Lastimosamente no existe claridad de como EP PETROECUADOR aplica el nuevo esquema de fijación de precios por lo que cada mes es una incertidumbre para las compañías comercializadoras de bunkering tratar de planificar sus ventas y poner en el mercado internacional la oferta de bunkers en el Ecuador, adicional a lo anterior el nuevo esquema establece que los precios se deben fijar mensualmente en tanto que a

nivel mundial los precios de los bunkers varían de la mano de las variaciones del precio del Petróleo.

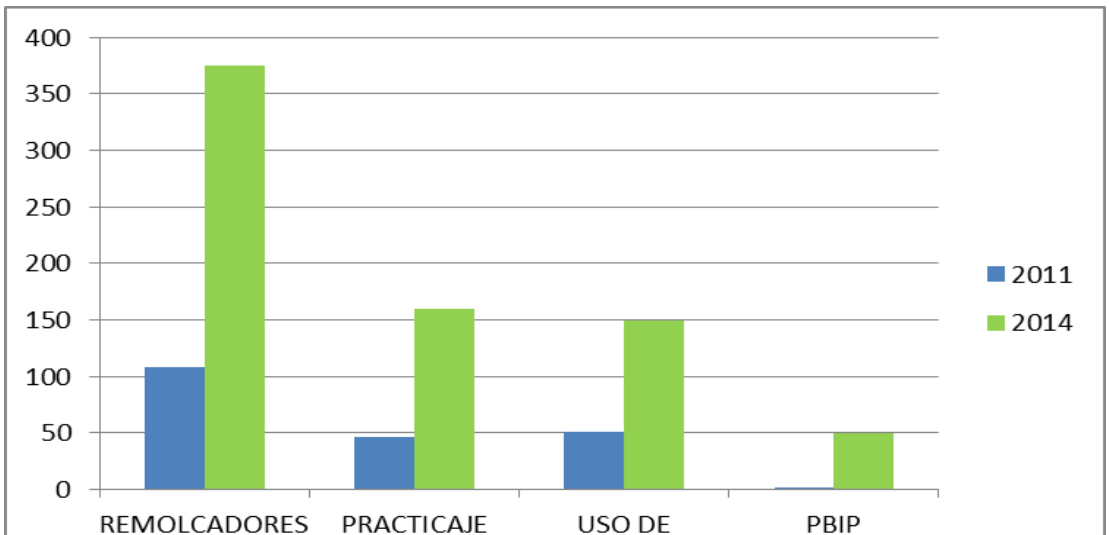
Todo lo anterior ha generado que las compañías comercializadoras de bunkers en el Ecuador hayan dejado de ser competitivas a nivel regional y mundial y que en el Ecuador cada vez más se deprima esta actividad económica.

Aumento de Tarifas por Servicios prestados de las Superintendencias determínales Petroleros.

La actividad del bunkering inicia con la carga del producto Fuel Oil en el Terminal Marítimo de la Libertad y posteriormente la entrega del producto en el Puerto donde el buque en tránsito Internacional lo ha solicitado, el incremento en las tarifas por los servicios que brindan las Superintendencias de Terminales Petroleros que se encuentran a cargo del Ministerio del Transporte y Obras Públicas han generado un aumento cuantioso en los gastos operativos de las compañías nacionales que llevan a cabo las tareas de bunkering en el país. En el siguiente cuadro se puede observar el incremento que han sufrido en los últimos 4 años las tarifas de servicios brindados por las Superintendencias de Terminales Petroleros. (Egüez E. Javier, 2015)

Tabla 3 Servicios-Incrementos

SERVICIO	2011	2014	% INCREMENTO
REMOLCADORES	108	374.4	247%
PRACTICAJE	46	160	248%
USO DE LANCHAS	51	149.76	194%
PBIP	1	50	100%



Fuente: (Superintendencia del Terminal Petrolero , 2011-2014)

Definiciones Utilizadas

- ☑ **Petróleo**

Materia orgánica se cubrió paulatinamente con capas cada vez m ás gruesas de sedimentos, al abrigo de las cuales, en determinadas condiciones de presión, temperatura y tiempo, se transformó lentamente en hidrocarburos (compuestos formados de carbón e hidrógeno), con pequeñas cantidades de azufre, oxígeno, nitrógeno, y trazas de metales como fierro, cromo, níquel y vanadio, cuya mezcla constituye el petróleo crudo. (bibliotecadigital.ilce.edu.mx, 2015)

- ☑ **Yacimiento de Petrólero**

Depósito de hidrocarburos entrampados en rocas sedimentarias margo-arenosas a profundidades que varían de 200 a 7000 metros bajo el nivel medio del mar. Existen yacimientos en diversas estructuras geológicas tales como anticlinales, afilamientos, plegamientos recostados, así como en domos salinos, entre otras estructuras. (SCHLUMBERGER, 2015)

- ☑ **Campo Petrolero**

Área geográfica bien delimitada donde se lleva a cabo la perforación de pozos profundos para la explotación de yacimientos petrolíferos. (http://www.sice.oas.org/, 2016)

- ☑ **Navieras**

adj. Concerniente a naves o a navegación.

m. Dueño de un navío o barco.

der. Jurídicamente el naviero es el dueño de la nave, pero también a aquel que por cuenta propia u obrando como gerente de una empresa, expide un navío equipado y armado y asume la responsabilidad civil de la expedición. (Larousse Editorial S.L., 2009)

- ☑ **Cepalstast**

Bases de datos estadísticas e Indicadores de América Latina y el Caribe. (cepalstat/WEB_CEPALS, 2000)

- ☑ **Inversión**

Es un término económico que hace referencia a la colocación de capital en una operación, proyectos o iniciativa empresarial con el fin de recuperarlo con intereses en caso de que el mismo genere ganancias. (http://www.definicionabc.com/, 2007)

- ☑ **Inversión Extranjera**

Es aquella inversión que tiene como propósito crear un interés duradero y con fines económicos o empresariales a largo plazo por parte de un inversionista extranjero en el país receptor. (www.economia.gob.mx)., 2011)

- ☑ **Fuel Oil**

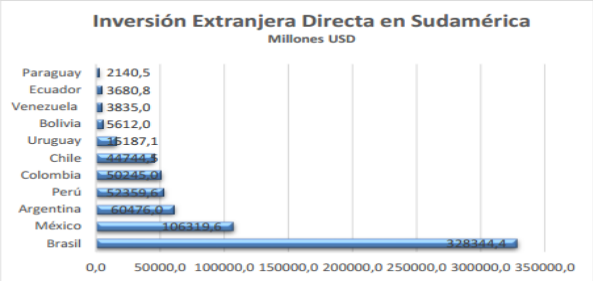
El combustible Bunker también se conoce con otros nombres: aceite pesado, aceite # 6, resid, Bunker C, fuelóleo mezclado, aceite de horno y otros nombres usados localmente. No importa el origen del combustible bunker tiene propiedades comunes donde nunca se encuentran: color, viscosidad, contaminantes, y problemas del operador. (www.liquidminerals.com, 2014)

1.2. RIESGO ECONÓMICO DE LAS COMERCIALIZADORAS ECUATORIANAS DE BUNKERING.

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA.

La inversión extranjera, no es mas que una serie de ingresos de dineros a un extenso plazo, los mismos que ingresaran a estado, con el objetivo de proponer algun tipo de actividad, licita y productiva en el pais a cambio de adquirir riquezas y beneficios financieros durante un periodo de tiempo explícito. (Cárdenas Sebastián y Behr Judit, 2016). Sin embargo para que exista inversión extranjera en un país, el mismo deberá crear leyes, normas y reglamentos que avalen dicha inversión en estado donde quiera invertirse, el caso de Ecuador, es muy peliculiar debido a la falta de inversión extranjera en el suelo patrio, lo que ha generado una baja en la venta de petróleo y sus derivados al exterior.

Tabla 4 Inversión Extranjera Directa en Sudamérica 2007-2013



Fuente: (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2013)

Autor: Ninoshka Zavala

De acuerdo a la reserva con la que es manejado el sector petrolero, se ha logrado determinar que la inversión directa por parte del exterior ha mermado absolutamente por la repentina salida de algunas compañías extranjeras que antes del periodo de 2007 trabajaban con normalidad en el país, siendo estas:

- Petrobras
- Perenco
- EDC
- City Investing
- Entre Otras

La inoportuna salida de las multinacionales mencionadas y la carencia de nuevos inversionistas en el sector petrolero han originado como consecuencia que sea el estado mismo quien a través de la conocida empresa pública Petroamazonas haya explotado directamente este campo con altos costos de inversión que podrían haber servido para mejorar la vida de los sectores sociales en el país.

El estado ecuatoriano, se ha visto en la necesidad de atraer nuevos capitales extranjeros, lo que no ha sido exitoso, puesto que la constitución de la compañía de economía mixta CEM, en Río Napo ha condicionado el campo Sacha, ocasionando que ninguna empresa internacional quiera ser parte de este sector, debido a la contaminación ambiental, sin dejar a un lado los problemas legales que enfrentó el gobierno con la empresa TEXACO-CHEVRON.

> "Chevrón interpuso una demanda arbitral internacional en el 2009 contra Ecuador. Este caso se llama Chevrón 3 y en ese proceso la petrolera argumenta que Ecuador debe pagar la indemnización de nueve millones de dólares, porque los daños ambientales reclamados por los afectados no los hizo Texaco sino Petroecuador." (Alberto Araujo, El pago de USD 96 millones a Chevrón es un caso distinto a la demanda ambiental en contra de la petrolera, 2016)

COMERCIALIZACIÓN

El proceso de venta del petróleo o cualquiera de sus derivados es la comercialización, la misma que se da en mercados nacionales o internacionales, debido a esto la conceptualización de la industria se ve reflejada en la estructura petrolera estatal, la misma que abarca todas las etapas de atención de las necesidades del hidrocarburo dentro del mercado interno, con la anexión de un superior importe al petróleo que es extraído de las refinerías.

En la actualidad, la industria encargada con la venta petrolera simboliza para algunos de los estados la mayor actividad económica mundial, en américa latina, uno

de los mayores recursos que tienen los pueblos son los energéticos puesto que dicha región es netamente responsable del 13,5% del crudo de petróleo que se distribuye en el mundo. (Maximiliano Sbarbi Osuna, 2014)

Se debe recalcar que el subsuelo goza del 9,7% de las reservas globales del hidrocarburo y el 4% de las de gas, los países más petroleros e importantes en este sector se localizan:

- Colombia
- Argentina
- Ecuador
- **Brasil**
- **Venezuela**
- **México**

Estos tres últimos son los que más exportan al mundo, debido a su gran reserva petrolera, por esta razón es que el negocio del Bunkering en el Ecuador, ha decaído sustancialmente, en la actualidad el valor del barril es de $50 dólares americanos y ya refinado este valor sería superior, por lo que las ventas empiezan a decaer en este sector. (El mapa del petróleo en América Latina, 2014, pág. 3).

Otro factor importante es que a pesar que Ecuador es un país beneficiado geográficamente, a la vez competimos con otros puertos de países de la región que son Chile, Perú, Colombia y Panamá, quienes basan sus precios de acuerdo a los marcadores internacionales como es el Platts Bunker Wire.

Desde que el decreto 799 la diferencia de nuestro precio con relación a los que ofertan otros países de la región es de 192 usd por tonelada métrica. (Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE), 2015)

RIESGOS PREVISIBLES DE COMERCIALIZACIÓN DEL BUNKERING

Las constantes altas y bajas del precio del petróleo y sus derivados en el mundo han constituido un gran riesgo para las empresas nacionales y extranjera

especialmente en E.P. Petroecuador, que es la llamada a establecer cuáles serán los precios para los diversos tipos de hidrocarburos existentes en el país, por ello se podrían generar varios cambios en las políticas tomadas por el gobierno central siendo estas:

- El origen de suministro de combustible por parte de Petroecuador que es el único proveedor existente y autorizado en el Ecuador.

- La actividad petrolera es el principal ingreso del país, por ello el gobierno de turno no, suspenderá la venta de bunker, pero cabe recalcar que el Petroecuador, será el único organismo que pueda abastecer de este FUEL OIL #4 a las navieras nacionales e internacionales.

- Riesgo Operativo. La posibilidad que se presente cualquier tipo de siniestro con los buques o tanqueros, sea accidente, daño mecánico o derrame de combustible que genere contaminación ambiental; pudiendo traducirse en reclamos por remediación ambiental y posibles fuertes egresos para cubrir dichos daños, e incluso en demandas legales por parte de la comunidad que pudiera verse afectada ante dicha situación. Para minimizar este riesgo.

- Se exige que las embarcaciones sometan a rigurosas inspecciones, y cuenten con un seguro de contaminación y daños a terceros suscrito con, Shipowers Mutual P&I Club de Luxemburgo, el mismo que es por un monto de un millón de dólares, en el primero e ilimitada en el segundo. (Pacific Credit Rating, 1993)

Sin embargo, el 26 de enero de 2015, seis empresas comercializadoras, presentaron la oferta de hacer un compra de 1,33 millones de barriles de Fuel Oil #4, dicho producto es producido por Petroecuador y es utilizado para abastecer a las empresas navieras y a las termoeléctricas del país, pero, dicha transacción no fue aceptada por el gobierno nacional, debido a esto se ha propuesto el ordenamiento de

un concurso de oposición y méritos para que se lleven a cabo dichas diligencias y poder de una u otra manera llegar a un acuerdo comercial que ayuden a todos los que quieren ser parte del negocio.

> "Seis compañías presentaron la tarde de este lunes, 26 de enero del 2015, ofertas para comprar 1,33 millones de barriles de Fuel Oil 4 que produce Petroecuador. Este producto resultante del proceso de refinación del petróleo sirve para la generación de energía en plantas termoeléctricas. Las empresas que presentaron las ofertas fueron Cepsa Trading, BB Energy, Arkham, Repsol, Delaney y Citizen's Oil. Esta última presentó la mejor oferta con un diferencial de USD -1,98 por barril. Es decir que ese monto se descontará por cada barril de Fuel Oil 6 que al precio actual se encuentra cerca de USD 45. La oferta más baja fue la de Repsol con un diferencial de USD -4,44. Una oferta de PMI fue rechazada y otras 9 empresas presentaron excusas. El resultado de este concurso las dará a conocer Petroecuador mañana." (Alberto Araujo , Petroecuador recibe seis ofertas para comprar Fuel Oil, 2015)

ASPECTOS DE LA CALIFICACIÓN

Todas las empresas que realicen transacciones contractuales con E.P. Petroecuador tendrán que cumplir con ciertos aspectos de calificación; los mismos que serán, basados en ciertas reglas macroeconómicas, de estabilidad social, política entre otros.

ENTORNO MACROECONÓMICO

Durante los últimos años, el patrimonio capital del Ecuador, ha tenido grandes tasas de crecimiento, dicho desarrollo se ha visto promovido por el gasto público; dicho aumento posteriormente se logró afectar con la arrolladora caída del precio del petróleo y sus derivados, lo que ha con llevado a generar un menor desenvolvimiento de la economía; ante estos hechos el gobierno nacional, se ha visto en la necesidad de mantener el modelo de desarrollo propuesto mediante esta fase de endeudamiento.

A pesar que, esta iniciativa se ha tornado muy complicada, en el sentido que se ha incrementado el Emerging Markets Bond Index (EMBI), pero la evaluación de riesgo soberano se ubica en (B) 1, que se considera un grado supuesto, por la exposición de bonos en las actividades comerciales externas, lo que concurriría una iniciativa más onerosa, por ello como una opción viable el ejecutivo ha recurrido al financiamiento bilateral con China.“Por otro lado, el sector privado y específicamente el exportador, adicional a la caída del precio del petróleo, se ha enfrentado a la apreciación del dólar, lo que le resta competitividad en los mercados internacionales. A esto se le suma que la fase de crecimiento de la economía no estuvo acompañada por incrementos en la productividad (en caso de haberlas realizado, sus rendimientos se materializaran en el mediano y largo plazo); sino en demanda agregada por el gasto público, lo que coloca en una situación menos favorable a la producción nacional frente a otros competidores. Según las previsiones del Banco Central del Ecuador (BCE), Ecuador creció 0,3% en 2015. Las perspectivas para el 2016 no son alentadoras, ya que según las proyecciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la economía del Ecuador caerá el 0,1%2 en el presente año, mientras que las del Fondo Monetario Internacional (FMI) son (-4,5% en 2016 y -4,3% en 2017)” (AGNAMAR S.A., 2016)

ASPECTO FINANCIERO

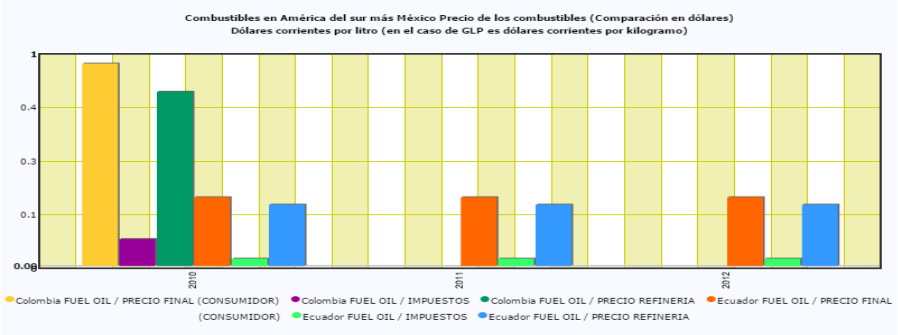
El escenario financiero ecuatoriano en el año 2015, quedó marcado por la caída del precio petróleo crudo y demás derivados en especial del FUEL OIL #4, a este terrible hecho debió también agregársele la depreciación del dólar en relación con otras divisas internacionales. Todos estos inconvenientes afectaron gravemente la balanza comercial en el país, aminorando las exportaciones, lo que ocasionó el limitamiento de la moneda y el circulante en el país.

> “El sector financiero del Ecuador por su parte, no se mantuvo al margen de las condiciones económicas del año 2015, ya que en todo este período, los depósitos de los agentes económicos presentaron una tendencia decreciente, en total, en el 2015, disminuyeron USD 3,18 mil

millones del sistema bancario (lo cual produjo que la oferta monetaria se acople a un nuevo entorno macroeconómico) provocando, a nivel sistémico, desaceleración en la generación de cartera de crédito, a través de políticas crediticias más estrictas, con el objetivo de preservar la liquidez.” (AGNAMAR S.A., 2016)

Por su parte la CEPAL, mediante sus estudios de micro y macroeconomía, así como con sus estadísticas mundiales, han logrado establecer que durante el periodo de 2010 al 2012, el Ecuador era el país con los más bajos costos de refinería del petróleo y sus derivados en este caso del FUEL OIL #4, que no es más que bunkering, el combustible utilizado por los grandes barcos y por las hidroeléctricas para su funcionamiento. Cabe recalcar que todos los porcentajes son tomados de una fuente confiable, por lo que se cree que, durante el año 2017, las comercializaciones de este producto crezcan al menos en un 5%

Ilustración 2 Combustible Fuel Oil #6 Ecuador, Colombia y Perú



Fuente: (CEPALSTAT, 2013)

Autor: Ninoshka Zavala

1.3. REGULACIONES LEGALES DE LA COMERCIALIZACIÓN DEL FUEL OIL #4

REGLAMENTO DE REGULACION DE PRECIOS DE DERIVADOS DE PETROLEO

Decreto Ejecutivo 338

Art. 5.- El precio a nivel de terminal y depósitos de los combustibles marinos destinados al tráfico naviero internacional (bunkereo) deberá ser determinado por PETROECUADOR de acuerdo con las condiciones del mercado internacional, pero no por debajo del precio del residuo de exportación de la Refinería de Esmeraldas-"

Decreto ejecutivo no. 799, PUBLICADO Registro Oficial 73 de 02-ago.-2005 Ultima modificación: 22-oct.-2015

Art. 5.- El precio a nivel de terminal y depósitos de los combustibles marinos destinados al tráfico naviero nacional e internacional (IFOS) deberá ser determinado mensualmente por la EP PETROECUADOR, en base al costo promedio ponderado más los costos de transporte, almacenamiento, comercialización, un margen que podrá definir la indicada empresa pública y los tributos que fueren aplicables.

En caso de no contar con el precio de importación será calculado en base al marcador internacional utilizado para el IFO 380, más el flete y el seguro, que no podrá ser inferior al precio de exportación del Fuel Oil No. 6, de la última exportación realizada.

Para fijar los precios de los diferentes IFOS se ajustarán de acuerdo a la calidad de los mismos. El precio de venta en terminal para el sector naviero nacional e internacional del Diésel 1, 2, Premium y gasolinas, será el mismo que el establecido para el sector industrial, excepto para el sector pesquero nacional y camaronero, cuyo precio en terminal será el señalado en el Artículo 1 de este Reglamento.

Este precio de venta en terminal se aplicará también a las embarcaciones privadas para uso particular y de pesca deportiva, a nivel nacional, sean de bandera nacional o extranjera, así como al combustible que esté destinado a la locomoción de las embarcaciones extranjeras. Nota: Artículo sustituido por artículo 4 de Decreto Ejecutivo No. 799, publicado en Registro Oficial. (REGLAMENTO DE PRECIOS DE DERIVADOS DE PETROLEO, 2015).

En noviembre del 2014 el mercado del petróleo crudo a nivel mundial inicio un proceso de abrupta caída en el precio. Desde noviembre del 2014 a la fecha el precio ha disminuido más del 50% lo que produjo una caída más pronunciada en el precio del fuel oil, aparentemente este fenómeno se produjo debido a un desbalance entre la oferta y la demanda generada por el exceso de producción de crudo de Estados Unidos y una evidente valoración del dólar.

Este fenómeno afecto directamente a la economía del Ecuador que evidentemente está fundamentada en la producción de petróleo por lo que el gobierno nacional meses después reacciono emitiendo una nueva política para la determinación del precio de los combustibles en el Ecuador, entre ellos el Fuel Oil de uso marino, el cual desde aquel entonces ha pasado a ser uno de los combustibles más caros del mundo.

El efecto de este cambio de precio del Fuel Oil en el ecuador ha sido rotunamente negativo para las empresas dedicadas a la comercialización del combustible marino. En consecuencia, al mencionado cambio ubico al Fuel Oil del Ecuador como el más caro del mundo y a las empresas que lo comercializan les genero un impacto económico negativo.

1.4. ANÁLISIS ECONÓMICO DE LA COMERCIALIZACIÓN DE BUNKERING EN EL ECUADOR.

De acuerdo a un experto en el tema Tnte. Javier Eguez, analista y ex Director de la Agencia de Regulación Hidrocarburífera (ARCH) y ExGerente de Comercialización Petroecuador , antes del decreto ejecutivo 799, los precios eran competitivos con los países de la región Chile, Perú, Colombia y Panamá, ya que el precio de venta que es dictado por la estatal EP-Petroecuador lo realizaba tomando como referencia las variaciones de los precios establecidos por los marcadores internacionales del Platts Bunker Wire. Debido a lo antes mencionado la industria del bunkering en el Ecuador ha perdido competencia con la oferta del IFO con respecto a los puertos de la región debido a que las navieras internacionales buscan abastecerse de combustibles que tengan el menor precio.

Se pone como ejemplo el precio de una semana en Chile (Valparaiso) $322/TM (tonelada métrica), Perú (Callao) $312/TM y Panamá (Balboa) $212/TM y Ecuador con la nueva medida está en $396/TM, lo que hace de los demandantes carguen en puertos donde es más económico el precio del combustible Marino. (Revista Informar, 2015)

En Ecuador las comercializadoras del sector naviero internacional calculaban su precio de venta de Fuel Oil según lo indicado por EPPETROECUADOR, Decreto ejecutivo 338 Art. 5. Esto basándose en los precios de venta de los puertos de Cristóbal, los Ángeles y Houston publicados en el Platts Bunkerwire según formula estipulada en los contratos con cada comercializadora de este sector de la siguiente manera (FUENTE CORPETROLSA S.A.):

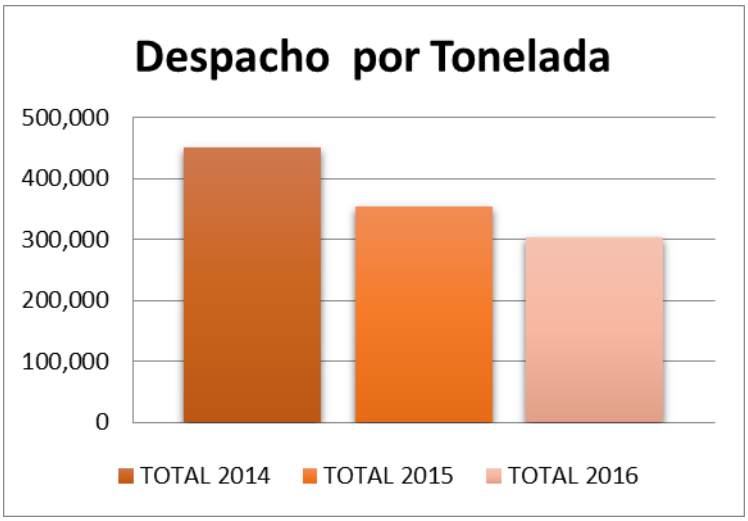
COSTO FUEL OIL: (((33% * PPVC) + (33% * PPVLA) + (34% * PPVH)) * 0.97)

PPVC: Precio promedio venta puerto Cristóbal (Panamá)
PPVLA: Precio promedio venta puerto de Los Ángeles
PPVH: Precio promedio venta puerto de Houston

A partir del Decreto Ejecutivo 799 es la empresa Pública EPPetroecuador, es quien define los precios de este producto, calculo aún desconocido por las comercializadoras dedicadas a esta actividad, quienes ven publicado su precio a través de la página El estado y gobierno ecuatoriano, presidido por el ex presidente, Eco. Rafael Correa Delgado, han sido muy enfáticos en lo que se refiere a la venta del petróleo y sus derivados, así como a la libre explotación de los yacimientos que pertenecen legal y constitucionalmente al estado ecuatoriano, sean estos terrestres o marítimos, de acuerdo a esto se creó, la ley de hidrocarburos que iría a la par con el reglamento de regulación de precios de derivados de petróleo, enunciando cual sería el precio del Bunkering de petróleo o del Fuel Oil #4

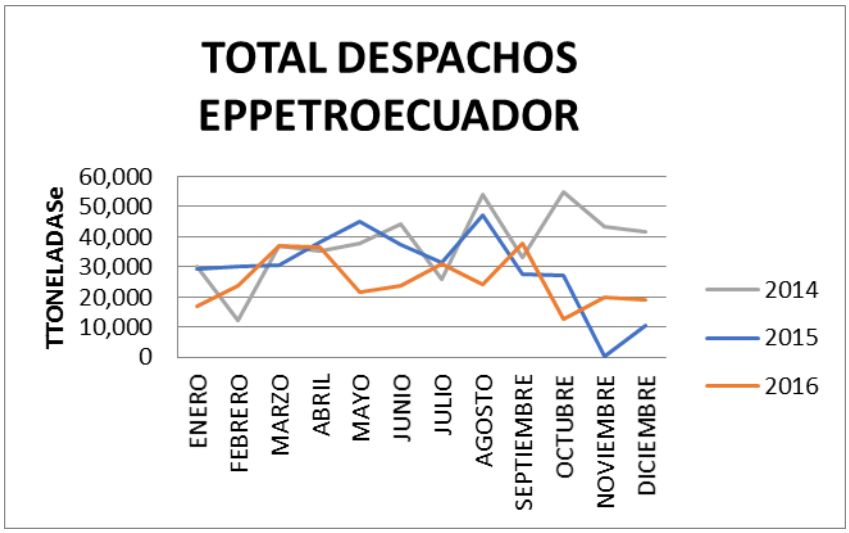
En el Ecuador existen 4 empresas que sobresalen en este negocio que son: AGNAMAR S.A, CORPETROLSA S.A, OCEANBAT S.A. y MARZAM S.A.

Ilustración 3 Despacho por toneladas



Fuente: (PetroEcuador S.A., 2016)

Ilustración 4 Total Despachos PetroEcuador



Fuente: (PetroEcuador S.A., 2016)

Ilustración 5 Despacho Petroecuador a las comercializadoras

DESPACHO DE PETROECUADOR A COMERCIALIZADORAS EN TONELADAS 2014																
COMERCIALIZADORA	PRODUCTO	A	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	%
AGNAMAR S.A.	FUEL OIL 4	TON	7541	1056	6239	8733	8728	11715	4404	8684	5244	13117	4654	5238	85.353	18,96387769
CORPETROLSA S.A	FUEL OIL 4	TON	12029	6711	16061	13040	21552	16639	16219	20828	15946	23767	15642	21993	200.427	44,53121876
MARZAM	FUEL OIL 4	TON	4897	1947	6325	7449	3312	6584	2910	16120	6794	8856	13801	9985	88.980	19,76973085
OCEANBAT S.A.	FUEL OIL 4	TON	5886	2459	8248	6227	4307	9083	2432	8426	5111	9197	9452	4494	75.322	16,7351727
TOTAL			30.353	12.173	36.873	35.449	37.899	44.021	25.965	54.058	33.095	54.937	43.549	41.710	450.082	100

DESPACHO DE PETROECUADOR A COMERCIALIZADORAS EN TONELADAS 2015																
COMERCIALIZADORA	PRODUCTO	MEDID	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	%
AGNAMAR S.A.	FUEL OIL 4	TON	3.931	7.020	7.029	8.663	6.858	5.042	12.433	6.658	1.960	6.879	0	1.255	67.728	19,10273984
CORPETROLSA S.A	FUEL OIL 4	TON	12.939	11.314	13.409	9.483	14.675	17.406	10.182	25.333	12.384	9.241	0	5.093	141.459	39,89863093
MARZAM	FUEL OIL 4	TON	3.507	6.830	6.734	8.585	13.208	6.939	6.308	9.199	7.200	5.283	296	3.763	77.852	21,95822263
OCEANBAT S.A.	FUEL OIL 4	TON	8.910	4.916	3.276	11.461	10.234	7.989	2.497	5.872	5.996	5.840	0,	516	67.507	19,0404066
TOTAL			29.287	30.080	30.448	38.192	44.975	37.376	31.420	47.062	27.540	27.243	296	10.627	354.546	100
												195				

DESPACHO DE PETROECUADOR A COMERCIALIZADORAS EN TONELADAS 2016																
COMERCIALIZADORA	PRODUCTO	MEDID	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	%
AGNAMAR S.A.	FUEL OIL 4	TON	1.057	5.882	4.716	8.339	0	1.943	7.646	7.284	8.388	3.719	4.648	6.877	60.499	19,91153209
CORPETROLSA S.A	FUEL OIL 4	TON	8.044	10.551	15.460	12.609	13.276	9.567	10.699	7.456	12.583	5.346	3.378	1.668	110.637	36,41303453
MARZAM	FUEL OIL 4	TON	3.110	2.709	7.917	5.960	5.570	3.323	10.275	6.830	6.990	3.581	7.377	2.232	65.874	21,68056109
OCEANBAT S.A.	FUEL OIL 4	TON	4.801	4.686	8.946	9.562	2.787	8.894	2.360	2.448	9.873	0,000	4.330	8.142	66.829	21,99487228
TOTAL			17.012	23.828	37.039	36.470	21.633	23.727	30.980	24.018	37.834	12.646	19.733	18.919	303.839	100

Fuente: (PetroEcuador S.A., 2016)

Comparación del total de despachos por EPPetroecuador a las Comercializadoras

Ilustración 6 Precios de Bunker en Latinoamaerica

Precios del bunker en Latinoamérica
($/tonelada métrica)

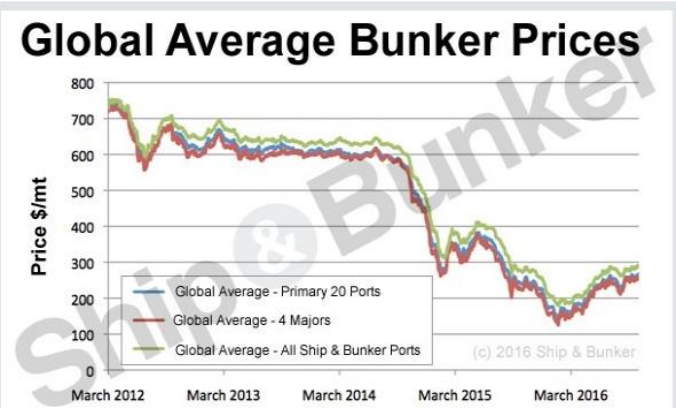
Puertos	IFO 380 CST	IFO 380 CST
Buenos Aires	271.95–272.05	321.95–322.05
El Callao	293.95–294.05	339.95–340.05
Valparaíso	319.95–320.05	357.95–358.05
Guayaquil	394.95–395.05	434.95–435.05
Balboa	241.45–241.55	433.95–434.05
Cartagena	272.95–273.05	295.95–296.05

Fuente: Platts Bunker Wire/ boletín del 4 de noviembre 2015

Fuente: (EPPetroecuador, 2015-2016)

De acuerdo al comportamiento de la información de Petroecuador se puede distinguir que en los dos últimos meses del año 2015 después que entra en vigencia el Decreto 799 el cual modifica el cálculo del costo del Fuel Oil, hay una disminución en la compra por parte de las Comercializadoras a PetroEcuador, y esto se mantiene durante el año 2016. Además, en el boletín de noviembre por el marcador Platts BunkerWire, referencia de los precios internacionales, se puede notar la diferencia de precios en los puertos cercanos, es por esto la baja de ventas en las comercializadoras dedicadas al bunkering

Comportamiento de precios a nivel Mundial



Fuente: (Shipandbunker, 2016)

EMPRESA AGNAMAR S.A.

FICHA TÉCNICA DE AGNAMAR S.A.

El 08 de julio de 2015, la Dra. Lorena Tapia, Ministra del medio Ambiente, mediante resolución 616 reforma el nombre del titular de la Licencia Ambiental Otorgada a la Compañía Agencia Naviera AGNAMAR S.A., por AGNAMAR S.A., ubicado en el cantón Guayaquil, Provincia del Guayas, y cuya razón social es la de expender productos petroleros, así como los derivados del mismo, incluyendo el FUEL OIL #6, principalmente en la Provincia Insular o Galápagos:

Resuelve:

Art. 1. Reformar el nombre del Titular de la Licencia Ambiental otorgada a la compañía AGENCIA NAVIERA AGNAMAR S.A., por AGNAMAR S.A.

Art. 2. La compañía AGNAMAR S.A., cumplirá estrictamente con el Estudio de Impacto Ambiental y Plan de Manejo Ambiental aprobados, y demás obligaciones constantes en las Resoluciones Ministeriales No. 436 y 432 de 04 de noviembre de 2010 y 02 de julio de 2014 respectivamente, por la cual se otorgó la licencia ambiental para la ejecución de los proyectos: 1.- “Operaciones de la empresa comercializadora calificada para el Segmento Naviero Internacional AGNAMAR S.A.”. 2.- “Operación y Transporte de Combustible en el segmento Naviero Nacional de la Empresa AGNAMAR S.A.”, ubicada en el cantón Guayaquil, provincia del Guayas.

Art. 3. La compañía AGNAMAR S.A., mantendrá vigente la garantía de fiel cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental durante toda la vida útil del proyecto.

Art. 4. Los documentos habilitantes que se presentaren para reforzar la evaluación ambiental del proyecto, pasarán a constituir parte integrante del Estudio de Impacto Ambiental y Plan de Manejo Ambiental para la ejecución del proyecto: “Exploración Avanzada de las áreas mineras Cerro Casco y Río Falso que se encuentran dentro del Bosque Protector Cuenca del Río Paute y microcuenca del Río Yanuncay e Irquis”, ubicado en la provincia del Azuay; los mismos que deberán

cumplirse estrictamente, caso contrario se procederá con la suspensión o revocatoria de la Licencia Ambiental conforme lo establecen los artículos 281 y 282 del Libro VI del Texto Unificado de Legislación Secundaria del Ministerio del Ambiente, del Acuerdo Ministerial No. 061, publicado en la Edición Especial número 316 del Registro Oficial de 04 de mayo de 2015.

Notifíquese con la presente Resolución al Representante Legal de AGNAMAR S.A., y publíquese en el Registro Oficial por ser de interés general. De la aplicación de esta Resolución se encargará a la Subsecretaría de Calidad Ambiental, la Dirección Provincial del Guayas del Ministerio del Ambiente y el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Guayas. (Ministerio del Ambiente Normativa Jurídica de Ec., 2015)

ESTRUCTURA DE INGRESOS.

Los ingresos de la empresa comercializado Agnamar S.A., han variado sus procedimientos económicos, puesto que sus características dependen especialmente de:

- El precio de la ventar del bunker esta propiamente arraigada al alza del precio del petróleo, la misma que ha venido presentado bajas en sus costos.
- El desplome del precio del crudo afecta directamente a los ingresos de la empresa, puesto que el Fuel Oil #6 comprado a Petroecuador también ha disminuido sus precios constantemente.
- Durante aproximadamente 3 años las comercializadoras de Fuel Oil #6, han venido sufriendo muchas limitaciones ya que su principal abastecedor limita la oferta, debido a que las termoeléctricas también utilizan este combustible para funcionar sus instalaciones.
- AGNAMAR S.A., no cuenta con quien almacene su producto en tierra firme.

tabla 5 Estructura de ingresos Agnamar s.a.

Líneas de Negocio	2014				2015				Proyección (2016)			
	Valor	Costo	Margen (Absoluto)	Margen Relativo	Valor	Costo	Margen (Absoluto)	Margen Relativo	Valor	Costo	Margen (Absoluto)	Margen Relativo
Venta de Combustible	40.149.791	39.600.616	549.175	1,37%	18.005.523	17.718.530	286.993	1,59%	9.383.380	9.278.594	104.787	1,12%
Servicio de Flete y Remolque	4.876.165	1.496.233	3.379.932	69,32%	3.388.310	1.416.797	1.971.513	58,19%	3.369.214	460.000	2.909.214	86,35%
Total	**45.025.956**	**41.096.849**	**3.929.107**	**8,73%**	**21.393.833**	**19.135.327**	**2.258.506**	**10,56%**	**12.752.595**	**9.738.594**	**3.014.001**	**23,63%**

Fuente: (AGNAMAR S.A., 2016)

Autor: AGNAMAR S.A.

COBERTURA EBITDA

El volumen EBITDA **(Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization)**, que ha venido presentando la empresa ha sido variable, puesto que las tasas de crecimiento han sido negativas durante los periodos 2013-2015, lo que se ve reflejado en las bajas ventas por lo que los costos debieron bajar estrepitosamente. Por lo tanto, los egresos financieros fueron separados en dos fases:

- Los gastos de la compañía se contabilizaban por las garantías, debido a que la misma no tenía ningún tipo de deuda, pero es a partir de 2013, donde las fases de cobertura son menores, es decir casi 3 veces más son las obligaciones a cancelar.
- En el caso de las 2 deudas adquiridas, se han contabilizado de la siguiente manera. (AGNAMAR S.A., 2016)

Tabla 6 Tipos de coberturas 2013-2015

TIPO DE COBERTURA	AÑO 2013	AÑO 2015
Cobertura de Largo Plazo	0,13%	0,55%
Cobertura de Corto Plazo	0,22%	1,25%

FUENTE: (AGNAMAR S.A., 2016)

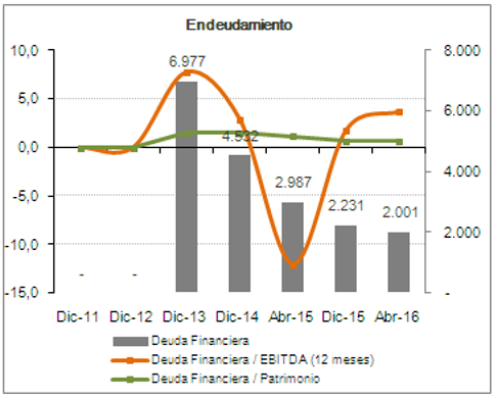
AUTOR: Ninoshka Zavala

Según el cuadro anteriormente expuesto, el crecimiento de las coberturas a largo y corto plazo han crecido de manera exagerada, ocasionando ciertas variables al momento de generar ingresos a la empresa, dejando entrever que el negocio que en un momento fue de mucha prosperidad, en la actualidad genera más perdidas que ganancias, ya que EP Petrocomercial, tiene costos muy elevados de ventas y las exigencias para el otorgamiento de las licencias que permitan la venta de este producto carbonífero son superiores a las anteriormente solicitadas, generando mayor inversión por parte de la compañía.

ENDEUDAMIENTO DE LA COMPAÑÍA AGNAMAR S.A.

El movimiento económico que ha venido llevando Agnamar S.A., ha sido similar a la medida de reducciones financieras que debido a la situación económica y transitoria que tiene el país, han representado reducciones abismales en las ganancias llegando al indicador de 3,46 veces más de endeudamiento que lo normal. Este porcentaje es deducido, por la EBITDA, señala que, en el año 2013, los costos de endeudamiento eran menos, en comparación a los del año 2015, que superaron casi el doble de la inversión, dejando entrever que el costo a pagar es de aproximadamente 540 mil millones de dólares por compra del FUEL OIL #4, que debe ser a su vez entregado a las empresas navieras para su abastecimiento y el de sus naves respectivamente.

Ilustración 7 Endeudamiento Agnamar s.a. 2011-2016



FUENTE: (AGNAMAR S.A., 2016)

AUTOR: AGNAMAR S.A.

CORPERTROLSA S.A. Y SERMAVAIM S.A.

SERVAMAIN S.A., es ser una compañía Líder en el Negocio del Transporte a nivel nacional, para lo cual es importante que los resultados obtenidos hayan sido logrados de forma ética, logrando Crear dentro y fuera de la compañía un ambiente de trabajo confortable para todos sus empleados y clientes externos. De esta Manera, generar la confianza necesaria para mantenernos tanto para los clientes internos como externos, como su mejor opción laboral, es una empresa que va de la mano con Corpetrolsa S.A., se podría decir que son hermanas, puestos que se fundaron sucesivamente y han crecido de la misma manera económica y operacionalmente, brindando buenos asesoramientos de esta manera cumpliendo a carta cabal con sus clientes. (SERMAVAIM S.A., 2000)

CORPETROLSA S.A. FRENTE AL CAMBIO DEL CALCULO EN EL FUEL OIL N4

La empresa ha sido muy enfática en referirse al retiro del subsidio para el bunker de petróleo, puesto que el mismo es de uso comercial e industrial, el mismo que el 15 de octubre de 2015 mediante decreto No.799, causara gran impacto al sector naviero nacional e internacional, debido a que este tipo de empresas son las encargadas de bunkear, a las demás embarcaciones en altamar.

> "El presidente de la Cámara Marítima del Ecuador (Camae), explica que las embarcaciones de tráfico internacional, que transportan la mercadería importada o la que exporta el país, ya pagaban el precio del diésel sin subsidio antes del decreto. Los que pierden el subsidio son los barcos del sector naviero nacional. Es decir, los 25 barcos tanqueros que se dedican a entregar combustible a naves internacionales o que prestan servicios de cabotaje a Petroecuador, además de los buques cargueros que van a Galápagos" (Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE), 2015)

CAPACIDADES Y COMPETENCIAS DE LA COMPAÑÍA

La compañía cuenta con una flota que contiene infraestructura, medios electrónicos, mecánicos y sobretodo mano de obra humana para poder de esta manera suplir las necesidades de los clientes, por lo tanto, a continuación, se detallaran cuáles son las capacidades de la empresa en cuanto a los medios operacionales con los que cuenta.

- Espacio Físico dentro de los tanques de cada buque con capacidad de almacenamiento de 3800 MT Fuel Oil y 580 MT Diesel Oil.
- 5 buques tanques con diferentes capacidades de entrega, (1800-3800) de almacenamiento MT.
- 1500 m² de bodegas para material de consumo, repuestos de máquinas, aceites # 40 de máquinas, y todo tipo de material para uso de los buques (Libertad).
- 15 Tomas eléctricas; 240-440 volt y 110-120 volt.
- 1 Grúa para movimientos internos en el buque de 1TN.
- 2 Guinches en cada buque en Proa y Popa.
- 2 generadores gensets; auxiliar y puerto.
- 2 bombas centrifuga con capacidad de 200 TN/hora Y tornillo 100TN/hora.
- 3 compresores de aire. (SERMAVAIM S.A., 2000)

Tabla 7 Toneladas anuales de carga de las principales

COMPAÑIAS	2007	2008	2009	PORCENTAJE
MARZAM	124,0822917	223,348125	413,1940313	33,14%
SERVAMAIN	119,9565	221,12344	382,1334264	27,69%
OCENBAT	123,2291667	221,8125	410,353125	31,57%

NAVIPAC	98,00	142,10	213,15	7,60%
TOTAL	465,27	798,38	1418,83	100%

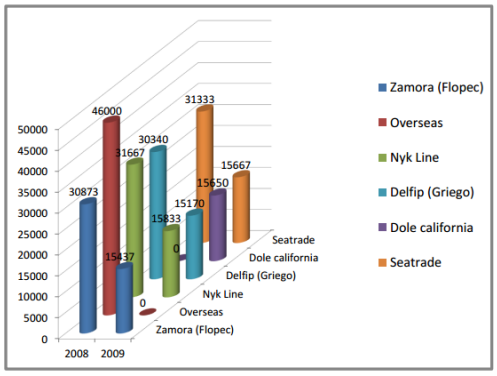
Fuente: (SERMAVAIM S.A., 2000)

Autor: Ninoshka Zavala

CLIENTES DE CORPETROLSA-SERVAMAIN S.A (BALAO - GUAYAQUIL)

Entre los clientes más importantes que tiene la empresa podemos encontrar los que detallamos a continuación, mismos que generan ingresos y aumentan la productividad de la empresa.

ilustración 8 Buques clientes atendidos por Servamain en el 2008-2009



FUENTE: (SERMAVAIM S.A., 2000)

AUTOR: SERMAVAIM S.A

CAPITULO II

MARCO METODOLÓGICO

2. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación que se ha utilizado en este proyecto investigativo, es el de analizar y evaluar toda la información proporcionada a través de publicaciones, textos y proyectos investigados en referencia al tema que se ha tratado en este caso es Riesgo económico en comercializadoras ecuatorianas de bunker por cambio en la metodología del cálculo del precio de venta internacional, periodo 2015- 1er trimestre 2016.

MÉTODOS UTILIZADOS

- ☑ Deductivo. - Se manejó este método debido al análisis general que se realizó, desde la historia del petróleo en el mundo y en el Ecuador, así como de sus derivados, para de esta manera poder llegar a estudiar el comportamiento de las empresas y cuáles son los rubros que ellas producen según las concesiones otorgadas por la Petroecuador.

    - DESCRIPTIVO: Busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de las personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es útil para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación. (Sampieri, Collado, Baptista, 1997)

- ☑ Analítico. – Mediante los resultados conseguidos dentro de la investigación se efectúo una definición de todos los estudios investigados, lo que ha permitido tener un enfoque más estructurado sobre el progreso y avance de la industria en Ecuador.

- EXPLORATORIO: Se realiza cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Ayuda a familiarizarse con fenómenos desconocidos, obtener una información para realizar una investigación más completa de un contexto particular, investigar nuevos problemas, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para investigaciones futuras o sugerir afirmaciones y postulados. (Sampieri, Collado, Baptista, 1997)

- CUANTITATIVO: El método cuantitativo, es el medio que se empleará para exponer hechos a través de una cantidad de datos recolectados mediante la realización de entrevistas y la recopilación de estudios estadísticos antes descritos con el fin de que sirvan de soporte a la investigación.

FUENTES INFORMATIVAS

INFORMACIÓN PRIMARIA

Se procedió a varias entrevistas a personalidades de alto nivel financiero en estas empresas de Bunkering internacional y nacional, además de las investigaciones sacadas de las normativas legales impuestas en el país como son: Constitución del Ecuador, Ministerio de Recursos Naturales no Renovables, Ministerio del Ambiente y E.P. Petroecuador, Entrevistas.

INFORMACIÓN SECUNDARIA

Búsquedas realizadas en tesis de grado y postgrado, libros, publicaciones, sitios web, medios de educación digitales, impresos y televisivos, ya que el tema a tratar es transcendental internacionalmente, aunque es país es relativamente nuevo.

RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN

Entrevista realizada a los directivos de las empresas Agnamar S.A. y Corpertrolsa S.A., y PetroEcuador.

INSTRUMENTOS DE RECOPILACIÓN

Cuestionarios de preguntas realizadas a los entrevistados

2.1 CUESTIONARIO DE PREGUNTAS

CUESTIONARIO #1

1)CUAL HA SIDO EL EFECTO DE LA COMERCIALIZADORA POR EL CAMBIO DE PRECIO DEL COSTO DEL FUEL OIL?

2) QUE MEDIDAS HAN TOMADO PARA SUPERAR ESTAS PERDIDAS?

3)CUAL SERIA EL REQUERIMIENTO O PROPUESTA PARA CAMBIAR ESTE CUADRO?

4) COMENTARIOS

1.1.1. ENCUESTAS RESPONDIDAS POR LOS ENTREVISTADOS

Entrevistas que Aportan a la Investigación.

Riesgo económico en comercializadoras ecuatorianas de bunker por cambio en la metodología del cálculo del precio de venta internacional, periodo 2015- 1er trimestre 2016.

Entrevistado: Ing.Frank Velasquez

Cargo en la Empresa: Gerente Comercial

Empresa Comercializadora: Agnamar S.A.

Entrevistador: Ninoshka Zavala

Como representante de una de estas importantes comercializadoras y expertos en el tema es para mí importante conocer sus comentarios y respuestas acerca del tema antes expuesto, de antemano quedo agradecida por su valioso aporte a mi tema de investigación.

¿CUAL HA SIDO EL EFECTO DE LA COMERCIALIZADORA POR EL CAMBIO DE PRECIO DEL COSTO DEL FUEL OIL?

A partir de la emisión del decreto 799 de octubre de 2015 en que se fija nuevos precios para los combustibles, entre estos el fuel Oil para abastecer el sector naviero internacional, ha afectado la competitividad del sector de comercialización de combustibles de manera directa y a la competitividad de los puertos ecuatorianos frente a la región.

Las comercializadoras han visto reducido el margen bruto por cuanto el precio de compra del producto a Petroecuador se ha incrementado, y no ha sido posible traspasar este incremento de precios al usuario final, por cuanto otros puertos de la región como Balboa en Panamá y Callao en Perú mantienen precios menores.

El tener un producto más caro ha generado menor cantidad de pedidos, lo que ha puesto a las comercializadoras en una situación financiera difícil por cuanto se trata de una industria de altos costos fijos.

¿QUE MEDIDAS HAN TOMADO PARA SUPERAR ESTAS PERDIDAS?

Se ha intentado sin mayor éxito, explicar a las autoridades involucradas en regir el sector, el riesgo de paralización de la flota de cabotaje ecuatoriano de no corregirse esta nueva manera de fijar el precio.

Las empresas han reducido el tamaño de la flota, vendiendo algunas embarcaciones para el exterior o destinándolas a actividades diferentes como el transporte de productos no petroleros. Y se han realizado ajustes de costos sumamente fuertes con la intención de sobrevivir en el segmento.

¿CUAL SERIA EL REQUERIMIENTO O PROPUESTA PARA CAMBIAR ESTE CUADRO?

Se busca conseguir que la fijación de precios para el fuel Oil sea de acuerdo al precio internacional de este producto como por ejemplo el precio al que se exporta este mismo producto por parte de Petroecuador, con una fijación diaria del mismo.

Además de asegurar una oferta de fuel constante por parte de Petroecuador que permita volver confiables los puertos ecuatorianos.

COMENTARIOS

Es lamentable el poco interés de los sectores gubernamentales involucrados en este segmento hacia la problemática del sector privado, en donde están en riesgo muchos puestos de trabajos y generación de riqueza para el país.

Entrevistado: Vicente Bustos

Cargo en la Empresa: Presidente de la comercializadora derivados del petróleo

Empresa Comercializadora: Corpertrolsa S.A.

Entrevistador: Ninoshka Zavala

Como representante de una de estas importantes comercializadoras y expertos en el tema es para mí importante conocer sus comentarios y respuestas acerca del tema antes expuesto, de antemano quedo agradecida por su valioso aporte a mi tema.

¿CUAL HA SIDO EL EFECTO DE LA COMERCIALIZADORA POR EL CAMBIO DE PRECIO DEL COSTO DEL FUEL OIL?

El cambio de precio siempre existió de acuerdo al precio del Petróleo a nivel Mundial

ECUADOR La FORMA DE Calcular el Precio es de Acuerdo a Decretos Ejecutivos:

·Decreto Ejecutivo 338. Tenía Formula de acuerdado a los Puertos Panamá, Houston los Ángeles y cambiaba cada semana

·Decreto Ejecutivo 799 EPPETROECUADOR pone un precio en base al precio del Petróleo y Gastos una vez al mes, si el Precio del Petróleo baja no somos competitivos por los precios en otros países vecinos, Callao Panamá los Ángeles etc. Si el Precio del Petróleo Sube si es conveniente para la comercializadora.

¿QUE MEDIDAS HAN TOMADO PARA SUPERAR ESTAS PERDIDAS?

Las medias que se puede tomar Son: tomar seguros de precios, realizar promedios de margen anualizados, Bajar gastos etc,

¿CUAL SERIA EL REQUERIMIENTO O PROPUESTA PARA CAMBIAR ESTE CUADRO?

Nuestra propuesta es la siguiente:

·PRECIO FUEL OIL 4 = (PRECIO USCG * factor)

·PRECIO USCG: Precio del Fuel Oíl 6 de la Costa del Golfo USCG 3% - Publicado en Platts Latin American Wire, en US$ por barril transformado a US$ por Tonelada Métrica.

·factor = 0.92

·Periodicidad: Semanal, el día martes de cada semana se toma el precio del USCG 3% del día para el cálculo del precio del FO4 para el SNI, que estará vigente hasta el siguiente martes.

Entrevistado: Javier Egüez Espinosa

Cargo en la Empresa: ExGerente de Comercialización

Empresa Comercializadora: PetroEcuador

Entrevistador: Ninoshka Zavala

¿CUAL HA SIDO EL EFECTO EN LAS COMERCIALIZADORAS POR EL CAMBIO DE PRECIO DEL COSTO DEL FUEL OIL DESDE SU PTO DE VISTA?

El cambio en el precio de costo del Fuel Oil como materia prima para la Industria del bunkering que es la actividad a la que se dedican las comercializadoras del Segmento Naviero Internacional ha tenido efectos negativos ya que se han visto disminuidas sus ventas por la menor competitividad a nivel regional de esta actividad; como consecuencia de lo anterior todas se han visto en la necesidad de reducir sus costos de operación a través de la reducción del tamaño de sus flotas lo que los ha llevado a la venta de algunos barcos y/o a su vez han tenido que enviar los barcos a buscar actividad en otras latitudes, finalmente dentro de la reducción de costos también se han visto en la necesidad de reducir la cantidad de colaboradores.

¿QUE MEDIDAS HAN TOMADO LAS COMERCIALIZADORAS PARA SUPERAR ESTAS PERDIDAS?

Las comercializadoras de este segmento a fin de tratar de reducir los impactos negativos debidos a la baja de ventas de bunker dentro de sus finanzas han tratado de reducir sus costos de operación por lo que han reducido el tamaño de sus flotas con la venta de buques y han tratado de optimizar los recursos en las áreas de Talento Humano, Mantenimiento y Gastos en General.

¿CUAL SERIA LA PROPUESTA PARA CAMBIAR ESTE CUADRO?

La propuesta debería ser la revisión del esquema actual establecido en el Decreto Ejecutivo 799 para la fijación de precios del Fuel Oil por parte de EP Petroecuador considerando los siguientes 2 factores:

a) Que la periodicidad de fijación de precios se reduzca de 1 mes a lo menos a 7 días; esto permitiría estar más acorde al esquema internacional de fijación de precios del Fuel Oil en donde la variación de los precios es diaria con lo cual el esquema actual no brinda las facilidades para ser competitivo a nivel regional ya que nuestro precio se mantiene estático durante 30 días en tanto que en los otros países de la región el precio vario diariamente.

b) Se debe revisar el esquema de fijación de los costos de producción del Fuel Oil en las Refinerías del Ecuador y utilizar los estándares internacionales para la fijación de precios de este tipo de productos, de esta manera se recuperaría la competitividad a nivel regional.

Luego de lo expresado en las encuestas por los entrevistados, es claro el cambio notorio que ha dado la industria en este ámbito, ya que se deben replantear medidas nuevas y que cambien el precio de este crudo, siendo así de más consumo internacional, ya que las empresas dedicadas a esta labor no cuentas con precios fijos, ya que este sube y baja de acuerdo con el precio del barril de petróleo.

CAPITULO III

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1 CONCLUSIONES

- Después de la investigación realizada, podemos finalizar la misma expresando que dentro del Ecuador, las empresas dedicadas a la venta del fuel oil para el consumo de máquinas de los barcos en tráfico internacional (bunkers), han disminuido su capacidad de desarrollo comercial debido a que las políticas nacionales actuales desestimulan el consumo de este producto por parte de los barcos de bandera internacional que transitan por los puertos ecuatorianos debido principalmente al incremento del precio de mencionados combustibles.

- Las restricciones arancelarias impuestas por el Ecuador para la Importación de productos han generado que disminuya la cantidad de buques de bandera internacional que arriban a los puertos ecuatorianos con la consecuente disminución de la demanda de este producto por lo que las compañías nacionales que se dedican a la comercialización de bunkers en el segmento naviero han tenido que enfrentar una disminución de clientes con la consecuente disminución de sus ventas.

- El nuevo esquema establecido por el Estado Ecuatoriano para la fijación de precios de los bunkers que se consumen en el segmento naviero internacional no se ajusta a la realidad internacional de este tipo de mercado con lo que se ha disminuido la competitividad de las empresas Ecuatorianas que al adquirir una materia prima de costo elevado no puede tener el suficiente margen para competir con la oferta de otros países de la región en donde los barcos internacionales ven mejores oportunidades para realizar operaciones de abastecimiento de combustibles.

- El riesgo que también se corre en este tipo de negocios radica en la infraestructura y mano de obra humana, misma que muchas veces ha provocado grandes pérdidas de este residuo del petróleo perjudicando así al medio ambiente, hay radican las leyes tan determinantes planteadas a quienes conforman estas empresas, ya que

los requisitos son muy bien estudiados y las concesiones otorgadas por medio de concursos de oposición y méritos.

- Otro de los aspectos que ha incidido en la baja del Bunkering en el país es la disminución de la oferta de producto disponible para las compañías comercializadoras nacionales debido a que de acuerdo a las políticas estatales mayoritariamente toda la producción de Fuel Oil está comprometida para ser exportada y cumplir con los compromisos adquiridos por el estado ecuatoriano.

3.2. RECOMENDACIONES

Las recomendaciones que se harán a quienes formen parte de este negocio serán las siguientes:

- Crear un plan de educación y conocimiento en cuanto a las normas vigentes para la aceptación de las licitaciones y demás negociaciones con la petrolera estatal y a su vez con las empresas navieras existentes en el país a modo de que se puedan crear convenios de pago para generar ganancias para quienes invierten en el negocio y quienes se lucran del mismo.

- Idear una manera de llamar a la inversión extranjera al país, asegurando jurídicamente al sector naviero ecuatoriano, es decir modificando algunos de los estatutos para que así quienes puedan invertir lo hagan de una manera segura y sin pagar tantos gastos de producción.

- Realizar un plan de contingencia, para que sea presentado al poder ejecutiva, para que el mismo lo envié al poder judicial y se pueda ayudar con bonos estatales a las empresas dedicadas a este negocio, reduciendo los impuestos y subsidiando nuevamente los productos derivados del petrolero que desde el año 2015 se les quito dicha ayuda para su mejor comercialización.

Bibliografía

www.eltelegrafo.com.ec. (27 de Junio de 2016). *: http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/petroecuador-exportara-950-000-barriles-de-fuel-oil-no-6*. Obtenido de : http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/petroecuador-exportara-950-000-barriles-de-fuel-oil-no-6

Adolf Engler. (1911). *Teoría de Engler* . Obtenido de www.imp.mx/petroleo/?imp=engler: www.imp.mx

AGNAMAR S.A. (29 de JUNIO de 2016). */www.produbanco.com.ec*. Obtenido de /www.produbanco.com.ec

Agustín Cueva;Enrique Ayala. (1991). Ecuador de 1960 a 1970. En A. Cueva, & E. Ayala, *Ecuador de 1960 a 1970* (pág. 163). Quito-Ecuador: Corporación Editora Nacional.

Alberto Araujo . (26 de enero de 2015). Obtenido de Petroecuador recibe seis ofertas para comprar Fuel Oil: http://www.elcomercio.com/actualidad/petroecuador-ofertas-comprar-petroleo.html

Alberto Araujo. (06 de Junio de 2016). *El pago de USD 96 millones a Chevrón es un caso distinto a la demanda ambiental en contra de la petrolera*. Obtenido de http://www.elcomercio.com: http://www.elcomercio.com

Alfredo Palacio González. (2015). *Reglamento de Regulación de Precios de Derivados del Petróleo.* QUITO: REGISTRO OFICIAL 799.

Andes Petroleum Ecuador Ltd. (2009). *http://www.andespetro.com/es/html/Nosotros_3_5.htm*. Obtenido de http://www.andespetro.com/es/html/Nosotros_3_5.htm

Arnaldo Bocco. (1987). Auge Petroleto, modernización y subdesarrollo. En A. Bocco, *Auge Petroleto, modernización y subdesarrollo* (pág. 23). Quito: Corporación Editora Nacional.

Asamblea Nacional Constituyente Ecuador. (2008). *Constitución Política del Ecuador.* Quito: Registros y Publicaciones.

Asamblea Nacional Constituyente Ecuador. (2008). Constitución Política del Ecuador. En A. N. Ecuado, *Constitución Política del Ecuador* (pág. 84). Quito.

Asamblea Nacional Constituyente Ecuador. (2012). Ley Órganica de la Función Legislativa. En A. N. Ecuador, *Ley Órganica de la Función Legislativa* (pág. 19). Quito: Registro Oficial Suplemento 642 de 27-jul-2009.

Asamblea Nacional Constituyente Ecuador. (2015). *Ley de Hidrocarburos.* Quito: Registro Oficial.

Bhavani Raghuvir. (2012). *Evaluating the implications of the ISO 8217:2010/ 2012 fuel specifications. VISWA LAB.* platts. com.

bibliotecadigital.ilce.edu.mx. (15 de 2 de 2015). *http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/39/html/sec_8.html*.

Obtenido de http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/39/html/sec_8.html

Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE). (08 de Noviembre de 2015). *http://www.camae.org/*. Obtenido de http://www.camae.org/

Cárdenas Sebastián y Behr Judit. (2016). *"La inversión extranjera y el riesgo país en el Ecuador, periodo 2007-2013".* Quito: Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana.

Carlos Larrea. (2006). Hacia una historia ecológica del Ecuador. En C. Larrea, *Hacia una historia ecológica del Ecuador* (pág. 92). Quito: Corporación Editora Nacional y Universidad Andina Simón Bolívar.

CEPALSTAT. (13 de AGOSTO de 2013). *COMBUSTIBLES EN AMÉRICA DEL SUR MÁS MÉXICO*. Obtenido de http://interwp.cepal.org/sisgen/ConsultaIntegradaFlashProc_HTML.asp#

cepalstat/WEB_CEPALS. (2000). *http://estadisticas.cepal.org/cepalstat/WEB_CEPALSTAT/Portada.asp*. Obtenido de http://estadisticas.cepal.org/cepalstat/WEB_CEPALSTAT/Portada.asp

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (14 de 07 de 2013). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL): http://estadisticas.cepal.org/cepalstat/WEB_CEPALSTAT/estadisticasIndicadores.asp?string_busqueda=inversion+extranjera+directa+en+sudaerica

Del Valle, M., Mariño, A., & Núñez. (2013). *Ciencia, tecnología e innovación en el desarrollo de México y América Latina. Dinámicas de innovación y aprendizaje en territorios y sectores productivos.* México: Revista Latinoamerica de Economía II.

Diario El Comercio. (08 de FEBRERO de 2016). *http://www.elcomercio.com/opinion/editorial/opinion-caida-crudo-efectos.html*. Obtenido de http://www.elcomercio.com: http://www.elcomercio.com/opinion/editorial/opinion-caida-crudo-efectos.html

Dr. Vicente Paz. (1886). *Legislación Vigente en el Ecuador sobre Minas.* Guayaquil-Ecuador: Imprenta y Librería Ecuatoriana, Calle del 09 de Octubre #41.

Duffield M. (2012). *Risk Management and the Bunkering of the Aid Industry*. Juba: Un.

E.P.petroecuador. (31 de Julio de 2015). *www.eppetroecuador.ec.* Obtenido de www.eppetroecuador.ec.

Egüez E. Javier. (2015). *El difícil camino para la Industria del BUNKERING en el Ecuador.* Guayaquil.

EP PETROECUADOR. (1 de ENERO de 2014). *eppetroecuador.e*. Obtenido de www.eppetroecuador.ec/idc/groups/public/ documents/peh_otros/000554.pdf

EPPetroecuador. (2015-2016). Consulta de Reporte. http://consultareportes.eppetroecuador.ec:8090/DATAWAREHOUSEProduccion/servlet/mainapp.

Estrada Ruiz Jenny. (2011). *Cien años en la historia petrolera del Ecuador.* Guayaquil-Ecuador: Poligráfica C.A.

Fundación Jorge Juan . (2010). BUNKER. *BUNKER OCTUBRE 2010* (pág. 12). BAHIA: Fundación Jorge Juan.

Fundación Politécnica de Catalunya. (2012). *Visión General del Negocio de Bunker.* Catalunya: Facultad Naútica.

Guaranda W. (20 de Octubre de 2014). *Fundación Regional de Asesoría en Derechos Humanos*. Obtenido de http://inredh.org/index.php?option=com_content&view=article&id=363:analisis-sobrelas-reformas-a-la-ley-de-hidrocarburos&catid=88:boletines-ambientales&Itemid=126

Harold F. Williamson and others. (1963). The American Petroleum Industry, 1899-1959, the Age of Energy, Evanston, Ill. En H. F. others, *The American Petroleum Industry, 1899-1959, the Age of Energy, Evanston, Ill* (pág. 16). Evanston: Northwestern Univ. press.

http://www.definicionabc.com/. (2007). *http://www.definicionabc.com/*. Obtenido de http://www.definicionabc.com/

http://www.sice.oas.org/. (27 de marzo de 2016). *http://www.sice.oas.org/*. Obtenido de http://www.sice.oas.org/

Larazon.es. (2015). *http://www.larazon.es/espana/que-es-el-bunkering-KM3295268?sky=Sky-Marzo-2017#Ttt1DgRBGRyZ9drA*. Obtenido de http://www.larazon.es/espana/que-es-el-bunkering-KM3295268?sky=Sky-Marzo-2017#Ttt1DgRBGRyZ9drA

Larousse Editorial S.L. (2009). *Diccionario Enciclopédico.* Italia: Larousse Editorial S.L.

Larousse Pierre-Athanase. (1984). *Enciclopedia Larousse.* Francia: Larousse.

Maritine Administration. (2008). *Impact of high oil prices on freight transportation: modal shift potential in five corridors. .* U.D.: Technical Report.

Maximiliano Sbarbi Osuna. (20 de ENERO de 2014). *El mapa del petróleo en América Latina*. Obtenido de https://actualidad.rt.com/opinion/osuna/view/117495-mapa-petroleo-america-latina

Ministerio de Recursos Naturales No Renovables del Ecuador. (2015). Obtenido de Ministerio de Recursos Naturales No Renovables del Ecuador: http://www.hidrocarburos.gob.ec/

Ministerio del Ambiente Normativa Jurídica de Ec. (23 de Septiembre de 2015). *http://www.oficial.ec/resolucion-616-reformese-nombre-titular-licencia-ambiental-otorgada-compania-agencia-naviera-agnamar*. Obtenido de http://www.oficial.ec/resolucion-616-reformese-nombre-titular-licencia-ambiental-otorgada-compania-agencia-naviera-agnamar

O.P.E.P. (2015). *Does OPEC control the oil market?* EEUU.

Organización Marítima Internacional. (2016). *http://www.imo.org.es*. Obtenido de http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx

Pacific Credit Rating. (1993). *http://www.ratingspcr.com*. Obtenido de http://www.ratingspcr.com/

peroescribabien.blogspot.com. (12 de 05 de 2010). *http://peroescribabien.blogspot.com/2010/05/deribados-del-petroleo.html*. Obtenido de http://peroescribabien.blogspot.com/2010/05/deribados-del-petroleo.html

PetroEcuador. (AGOSTO de 2015). *REGLAMENTO DE PRECIOS DE DERIVADOS DE PETROLEO*. Obtenido de http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2016/03/1.-REGLAMENTO-DE-PRECIOS-DE-DERIVADOS-DE-PETR%E2%80%A1LEO.pdf

PetroEcuador S.A. (dic de 2016). *http://consultareportes.eppetroecuador.ec:8090/DATAWAREHOUSEProduccion/servlet/wpanual* . Obtenido de http://consultareportes.eppetroecuador.

Piniella Corbacho F. (1993). *Roll-on / Roll - off el buque abierto.* Cádiz: Repeto-Cádiz.

Rada, & Diccionario Real Academia de la Lengua Española. (2014). *Bahía, ensenada, donde las naves pueden estar ancladas al abrigo de algunos vientos.* España: Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española.

Revista Informar. (2015). Cámara Marina. *Revista Informar*.

Sampieri, Collado, Baptista. (1997). *Metodología de la Investigación.* México-Iztapalapa: Mc Graw Hill.

SCHLUMBERGER. (2015). *http://www.slb.com/*. Obtenido de http://www.slb.com/

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2007-2012). *CONSTRUCCIÓN DE UN ESTADO DEMOCRÁTICO PARA EL BUEN VIVIR.* Quito: EULALIA FLOR RECALDE. Obtenido de http://www.planificacion.gob.ec

SERMAVAIM S.A. (29 de Febrero de 2000). *www.emis.com*. Obtenido de www.emis.com

Shipandbunker. (2016). *https://shipandbunker.com/newsend*. Obtenido de https://shipandbunker.com/newsend

Superintendencia del Terminal Petrolero . (2011-2014). *http://www.suinli.gob.ec/*. Obtenido de http://www.suinli.gob.ec/

Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao . (2010). *Reglamento de Operaciones, Seguridad, Protección y Control.* Esmeraldas.

Thomas Gold. (1992). *The Deep Hot Biosphere.* Estados Unidos: Proceedings of the National Academy of Sciences.

Wesley Owen Edgar. (1975). Trek of the Oil Finders. En W. O. Edgar, *Trek of the Oil Finders* (pág. 12). Tulsa;Okla: American Association of Petroleum Geologists.

www.economia.gob.mx). (2011). *http://www.gob.mx/se/*. Obtenido de http://www.gob.mx/se/

www.liquidminerals.com. (06 de 09 de 2014). *://www.liquidminerals.com*. Obtenido de ://www.liquidminerals.com