



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE GUAYAQUIL
M. I. Municipalidad de Guayaquil

COMISIÓN TÉCNICA

CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL PARA LA CONTRATACIÓN BAJO LA MODALIDAD DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE LA EJECUCIÓN DEL “DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO A LAS TERMINALES PORTUARIAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES, PÚBLICAS Y PRIVADAS DE GUAYAQUIL, INCLUYENDO SU MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN”

El día 11 de julio del 2018, a las 16h30, en la Sala de Sesiones de la Comisión Técnica del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, se reunieron: Ing. Ramiro Castillo Illingworth, en su calidad de Profesional designado por la Máxima Autoridad; Ing. Jorge Berrezueta Peñaherrera, Director de Obras Públicas; Ing. Enrique Camposano, Delegado del Director Financiero; Abg. Luis Endara Terán, Delegado del Procurador Síndico Municipal. Actúa como Secretaria de la Comisión Técnica, la Abg. Blanca García Véliz.

Los miembros de la Comisión Técnica realizan el presente **COMUNICADO DE INTERÉS** a los posibles interesados en participar en el presente proceso de contratación:

COMUNICADO No. 1

La Comisión Técnica resuelve poner en conocimiento de los interesados en participar en el presente procedimiento de contratación que habiendo fenecido la etapa de preguntas y respuestas prevista para la primera fase de “*Presentación de Sobre con Experiencia y Oferta Técnica y del sobre con Oferta Económica*”, es posible que se formulen oportunamente pedidos de aclaración o planteamientos complementarios en relación exclusivamente con el proyecto de contrato durante la segunda etapa correspondiente a la “*Aceptación del Proyecto del contrato*”, de conformidad con el cronograma aprobado del presente Concurso Público.

Tales pedidos serán atendidos con la apertura necesaria siempre y cuando no alteren el sentido esencial ni los conceptos rectores del presente proceso de contratación.

COMUNICADO No. 2

- a) La Comisión Técnica se ratifica en términos absolutos en que los datos técnicos, económicos y financieros (que permitieron formular las bases del concurso) están debidamente sustentados; razón por la cual fueron responsablemente aprobados por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas mediante resolución de fecha 08 de Enero del 2018.
- b) Esta ratificación tiene como antecedente la existencia de un supuesto e inescrupuloso “Análisis Comparativo” que está circulando entre las empresas de dragado internacional y la comunidad naviera nacional e internacional en el que supuestamente la empresa DP WORLD S.A. evalúa y expone datos que, de acuerdo a la comunicación de 10 de julio del 2018 suscrita por representantes de la Cámara Marítima del Ecuador y de la Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (CAMA E y ASOTEP, respectivamente), y dirigida al Alcalde de Guayaquil, “...no corresponden a la realidad de los rendimientos operativos de las Terminales Portuarias de Guayaquil, sus infraestructuras, e inversiones actuales y futuras, con lo cual pretenden restar la capacidad operativa portuaria al Puerto de Guayaquil; pretendiendo generar dudas respecto a la viabilidad comercial, operativa y ambiental del Proyecto de Dragado del Canal de Acceso, y en general al proceso liderado por la Municipalidad de Guayaquil.”

La referida comunicación de CAMA E y ASOTEP nos fue trasladada por el Alcalde de Guayaquil mediante oficio No. AG-2018-18338.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE GUAYAQUIL
M. I. Municipalidad de Guayaquil

- c) En función de estos antecedentes la Comisión Técnica resuelve poner en conocimiento de los interesados en participar en el presente procedimiento de contratación el contenido del oficio No.AG-2018-18338 del Alcalde de Guayaquil, del 10 de julio del presente año, y la comunicación de la misma fecha de la Cámara Marítima del Ecuador y de la Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador, que desmienten el referido “supuesto análisis comparativo”, no sin antes confirmar que los datos técnicos, económicos y financieros (que permitieron formular las bases del concurso) están debidamente sustentados; razón por la cual fueron responsablemente aprobados por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas mediante resolución de fecha 08 de Enero del 2018.

Para constancia firman en unidad de acto.

Ing. Ramiro Castillo Illingworth
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
TÉCNICA**

Ing. Jorge Berrezueta Peñaherrera
DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS

Ing. Enrique Camposano
**DELEGADO DEL DIRECTOR
FINANCIERO**

Abg. Luis Endara Terán
**DELEGADO DEL PROCURADOR
SÍNDICO MUNICIPAL**

Lo certifico:

Abg. Blanca García Véliz
SECRETARIA DE LA COMISIÓN TÉCNICA



MUY ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL

ALCALDIA

AG-2018-18338
Julio 10, 2018

Señor ingeniero
Javier Moreira Calderón
Presidente
Cámara Marítima del Ecuador, CAMAE

Señor ingeniero
Sergio Murillo Bustamante
Presidente
Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador, ASOTEP
Ciudad.

Ref.: Oficio CAMAE y ASOTEP del 9 de julio de 2018./ **"DESINFORMACIÓN de DP World S.A. sobre la viabilidad del Dragado del Canal de Acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil"**.

De mis consideraciones:

He recibido vuestra comunicación del 10 de los corrientes, donde anexa un "Supuesto análisis comparativo" que está circulando entre las empresas de dragado internacional y la comunidad naviera nacional e internacional, en el que supuestamente la empresa DP WORLD S.A. evalúa y expone datos *"...que no corresponden a la realidad de los rendimientos operativos de las Terminales Portuarias de Guayaquil, sus infraestructuras, e inversiones actuales y futuras, con lo cual pretenden restar la capacidad operativa portuaria al Puerto de Guayaquil; pretendiendo generar dudas respecto a la viabilidad comercial, operativa y ambiental del Proyecto de Dragado del Canal de Acceso, y en general, al proceso liderado por la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil que usted preside."*

En tal virtud, he procedido a entregar vuestro oficio a la Comisión Técnica de la M.I. Municipalidad de Guayaquil a cargo de la APP del Concurso Público Internacional del Dragado, para que lo ponga en inmediato conocimiento de todas las empresas de dragado internacional que por haber hecho preguntas del proceso, tenemos motivos para pensar que van a intervenir en el mencionado Concurso presentando sus ofertas hasta el día 24 de julio de 2018. Es necesario que la Alcaldía de Guayaquil y la Comisión Técnica ratifiquen los criterios expuestos por CAMAE y ASOTEP, por cuanto los datos técnicos, económicos y financieros que permitieron formular las bases del concurso están debidamente sustentados, más no las afirmaciones que se están divulgando en dicho "Supuesto análisis comparativo".



**MUY ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL
(GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO)**

ALCALDIA

El Gobierno Nacional, esta Alcaldía y la Comisión Técnica de la M.I. Municipalidad de Guayaquil impulsan el dragado del canal de acceso a los puertos marítimos y fluviales de Guayaquil precisamente para garantizar a los usuarios competencia respecto del precio y la calidad de los servicios. Aquello los beneficia y solo se puede lograr con la complementariedad, competencia y competitividad de todo el Sistema Portuario, y no alentando medidas de corte monopólico que significan precisamente todo lo contrario de lo que se debe promover y hacer.

Atentamente,
DIOS, PATRIA Y LIBERTAD


**Jaime Nebot Saadi
ALCALDE DE GUAYAQUIL**

c.c.:

Lcdo. **LENIN MORENO GARCÉS**, Presidente Constitucional de la República del Ecuador
Ing. **BORIS PAÚL PALACIOS VÁSQUEZ**, Ministro de Transporte y Obras Públicas (E)
Ing. **CHRISTIAN ALEJANDRO RUIZ HINOJOSA**, Superintendente de Control del Poder de Mercado (E)
Ing. **FERNANDO RODAS CORNEJO**, Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial
Lcdo. **PAÚL DAMIAN VELASCO MOLINA**, Gerente de Autoridad Portuaria de Guayaquil
Concesionarios de Autoridad Portuaria de Guayaquil: José Antonio Contreras, Gerente General, Contecon Guayaquil S.A, CGSA; e, Ing. Jorge Baquerizo, Gerente General, Andipuerto S.A.
Representantes de Empresas Internacionales Operadoras de Dragado
Representantes de Gremios del Sector Productivo
Representantes de Cámaras y Federaciones de Exportadores
Comunidad Naviera Nacional e Internacional
Usuarios en General
Comisión Técnica de la M.I. Municipalidad de Guayaquil

Adjunto: Oficio de CAMAE y ASOTEP con su respectivo anexo

Guayaquil, 10 de julio de 2018

Señor Abogado
JAIME NEBOT SAADI
Alcalde de la Ciudad-Puerto de Guayaquil
Ciudad. -

Ref.: DESINFORMACIÓN de DP World S.A. sobre la viabilidad del Dragado del Canal de Acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil

De nuestra mayor consideración:

Saludamos a usted muy atentamente en representación de la Cámara Marítima del Ecuador y la Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador, con el fin de exponer y solicitar:

ANTECEDENTES:

DP World en el año 2016 presenta una Iniciativa Privada al Gobierno ecuatoriano pretendiendo la concentración del manejo de contenedores en 200 kilómetros a la redonda teniendo como eje Posorja, con lo cual no solo pretendía abolir a las terminales de contenedores del Puerto de Guayaquil sino también los puertos de Manta y Puerto Bolívar. Entre sus pretensiones, incluyó además la de que no se drague el canal de acceso al Puerto de Guayaquil a más de 9,75 metros.

La actuación decidida de usted señor Alcalde impidió esta pretensión y defendió a la Ciudad Puerto de Guayaquil, concibiendo a los puertos como un sistema complementario, competitivo y competido, velando así por los intereses de los usuarios en materia de precios y servicios de calidad.

La propuesta de DP World formuló literalmente, entre otros temas, lo siguiente:

...“6. OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE. - La Concedente se compromete a lo siguiente:

No dragar el canal interior entre Posorja y el Puerto de Guayaquil a una profundidad de más de 9.75 metros de CD.

No desarrollar ninguna capacidad de manejo de contenedores adicional (definido como siendo atraques equipados con grúas pórtico con capacidad de manejo de contenedores) en un radio de línea recta, 200 kilómetros de Posorja...

No tomar medida alguna con respecto a aranceles, derechos de concesión, subsidios, leyes o reglamentos, etc., que pudieran tener un impacto adverso real y objetivo en DPW o en su capacidad para competir eficazmente en el mercado.

El Concedente procurará que no se produzca supuesto alguno como competencia desleal por parte de ninguno de los otros administradores portuarios en el Ecuador.

Proporcionar de manera oportuna y se mantendrá en vigor toda su fuerza y efecto de todos los permisos necesarios para el proyecto, siempre que el concesionario haya cumplido con todos los requisitos de la solicitud.”...

Página 1 / 3

*Recibido
Covad
10/07/18*

“SUPUESTO ANÁLISIS COMPARATIVO”:

Cuando en ejercicio de la competencia que ahora le corresponde al Municipio de Guayaquil se convocó al Concurso Público para el Dragado del Canal de Acceso al Puerto Marítimo y Fluvial de Guayaquil, precisamente para garantizar la competencia y complementariedad de los puertos en beneficio de los usuarios; y, evidenciando su ya demostrado temor a la competencia, DP World S.A. faltando dos semanas para la presentación de las Ofertas por parte de las compañías dragadoras, ha iniciado una campaña de **DESINFORMACIÓN** con el claro ánimo de mermar la participación de las empresas dragadoras internacionales que se aprestan a intervenir en dicho Concurso exponiendo un panorama desalentador de la APP, con información que es ajena a la realidad. Han circulado a nivel internacional y hacia los Operadores de Dragado Internacional un **“supuesto análisis comparativo”**, el cual adjunto, que no se compadece ni corresponden a la realidad de los rendimientos operativos de las Terminales Portuarias de Guayaquil, sus infraestructuras, e inversiones actuales y futuras, con lo cual pretenden restar la capacidad operativa portuaria al Puerto de Guayaquil; pretendiendo generar dudas respecto a la viabilidad comercial, operativa y ambiental del Proyecto de Dragado del Canal de Acceso, y en general, al proceso liderado por la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil que usted preside.

El Gobierno Nacional, a través del Presidente de la República, licenciado Lenin Moreno Garcés, auspició y aprobó el Concurso Público Internacional del Dragado, pues emitió a través de la Resolución de la APP la viabilidad de este Proyecto, el cual merece el mayor de los respetos, por ser una iniciativa y futura obra que beneficiará al sector exportador, importadores, líneas navieras de tráfico internacional, operadores logísticos que sirven al comercio exterior del Ecuador; obra que al ser auspiciada y refrendada por el Gobierno Nacional y Local promueven la competencia y competitividad de los servicios marítimos y portuarios del Ecuador.

El 84% de las importaciones y exportaciones no petroleras del Ecuador se realiza a través del Sistema Portuario de Guayaquil, por lo que el comercio internacional, no puede ni debe ponerse en riesgo de ausencia de competencia, más aún cuando se hace con cargo a la empresa privada, sin costo para el Gobierno Nacional ni al pueblo ecuatoriano.

Cuando no hay competencia y libre contratación se perjudica al usuario, a los ciudadanos de un país, al pretender concentrar la actividad portuaria.

Las **Líneas Navieras** de tráfico internacional, cuyos buques transitan por el canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil, hacia las Terminales Portuarias, Marítimas y Fluviales, Públicas y Privadas de Guayaquil, **confían en la ejecución del dragado de profundización del canal de acceso; y**, DP World S.A. no debe oponerse a la existencia y competencia de los puertos actuales, como expresamente se comprometió en su contrato.

En virtud de la realidad de lo que aquí decimos, solicitamos al señor Alcalde poner en conocimiento de los eventuales interesados en competir, dejando en claro, la veracidad de las Bases y de los estudios realizados para el Concurso Público para *“La Delegación*

Página 2 | 3

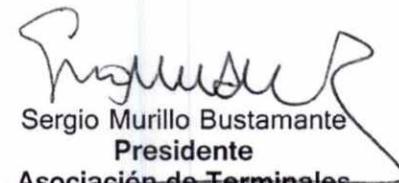
a un Gestor Privado del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a las Terminales Portuarias Marítimas y Fluviales, Públicas y Privadas de Guayaquil, incluyendo su Mantenimiento y Operación".

Seguros de su valiosa y favorable atención, anticipamos a usted nuestro agradecimiento.

Atentamente,



Javier Moreira Calderón
Presidente
Cámara Marítima del Ecuador,
CAMAE



Sergio Murillo Bustamante
Presidente
Asociación de Terminales
Portuarios Privados del Ecuador,
ASOTEP

- c.c.: Lcdo. **LENIN MORENO GARCÉS**, Presidente Constitucional de la República del Ecuador
- Ing. **BORIS PAÚL PALACIOS VÁSQUEZ**, Ministro de Transporte y Obras Públicas (E)
 - Ing. **CHRISTIAN ALEJANDRO RUIZ HINOJOSA**, Superintendente de Control del Poder de Mercado (E)
 - Ing. **FERNANDO RODAS CORNEJO**, Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial
 - Lcdo. **PAÚL DAMIAN VELASCO MOLINA**, Gerente de Autoridad Portuaria de Guayaquil
 - **Concesionarios de Autoridad Portuaria de Guayaquil**: José Antonio Contreras, Gerente General, Contecon Guayaquil S.A, CGSA; e, Ing. Jorge Baquerizo, Gerente General, Andipuerto S.A.
 - Representantes de Empresas Internacionales Operadoras de Dragado
 - Representantes de Gremios del Sector Productivo
 - Representantes de Cámaras y Federaciones de Exportadores
 - Comunidad Naviera Nacional e Internacional
 - Usuarios en General

By The Numbers

0

of known ports worldwide with two access channels to the same port

100

% of weekly mainline vessels calling DPW Callao with 12+m of draft (in or out)

70

% of total vessel GT comprised of by container ships in Guayaquil market

-20

% Rate of Return on a project to dredge Los Goles to 11m, per APG

13

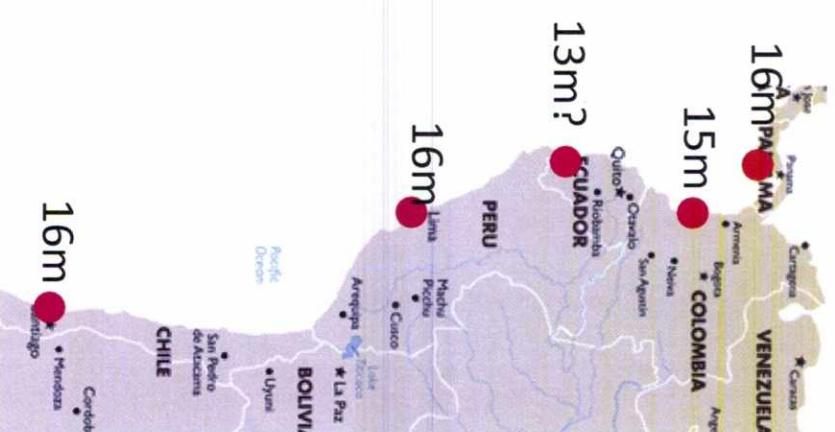
000 TEU, size of the largest vessel calling WCSA today, up from about 3,000 in 2010

WCSA Market Today

DPW Callao Mainline Services Summary of Arrival / Sailing Drafts

SERVICE	MAX DRAFT IN	MAX DRAFT OUT	MAX DRAFT (IN + OUT)
ALEX-E	13.20	11.90	13.20
ALEX-W	13.70	13.65	13.70
AMER-N	12.20	12.30	12.30
AMER-S	12.80	13.60	13.60
ASPSW1	12.90	12.40	12.90
EUR1N	11.90	12.10	12.10
EUR1S	11.90	12.10	12.10
EURSW2	10.10	13.00	13.00
WSA1-N	11.85	12.85	12.85
WSA1-S	12.30	14.30	14.30

% of Ships >12m	100%
DPW Max Draft	14.30



- ✓ To attract WCSA mainline ships, a draft of 15-16m is required
- ✓ The further north on the coast, the deeper draft required
- ✓ 13m draft would be useless for most mainline ships, while increasing costs for all ships using Guayaquil terminals

Project Comparison

	DPW Posorja	Municipality
Depth (m)	16.5	13
Estimated CAPEX Cost	\$80-90M	\$125-\$150M
Estimated Annual Maintenance	\$2M	\$10-\$20M
Environmental Permit	Secured	???
Studies	Completed	Pending
Delivery Date	June 2019	2020/21
Channel Fee / GT (Small / Large)	\$0.175 / \$0.375	\$0.72 - \$1.00 ++
Charge for 10,000 TEU ship	\$37,500	N/A
Charge for 5,000 TEU ship	\$25,000	\$36-50,000

++ Based on compliant preliminary tenders for Municipality project

- ✓ DPW charge for a 10,000 TEU ship same as 5,000 TEU ship at the inner channel
- ✓ Municipal project toll for small ships could be 4-6x higher than at Posorja, causing small ships to divert to Posorja

Constrained ...

	Contecon	TPG	DPW Posorja
Berth Length	700+300m	480m	Max 2,350m
Terminal Area	113HA	17HA	350HA
Draft	9.75m (12.5m?)	9.75m (12.5m?)	16.5m
Remaining Life	10 Years	License	48 Years

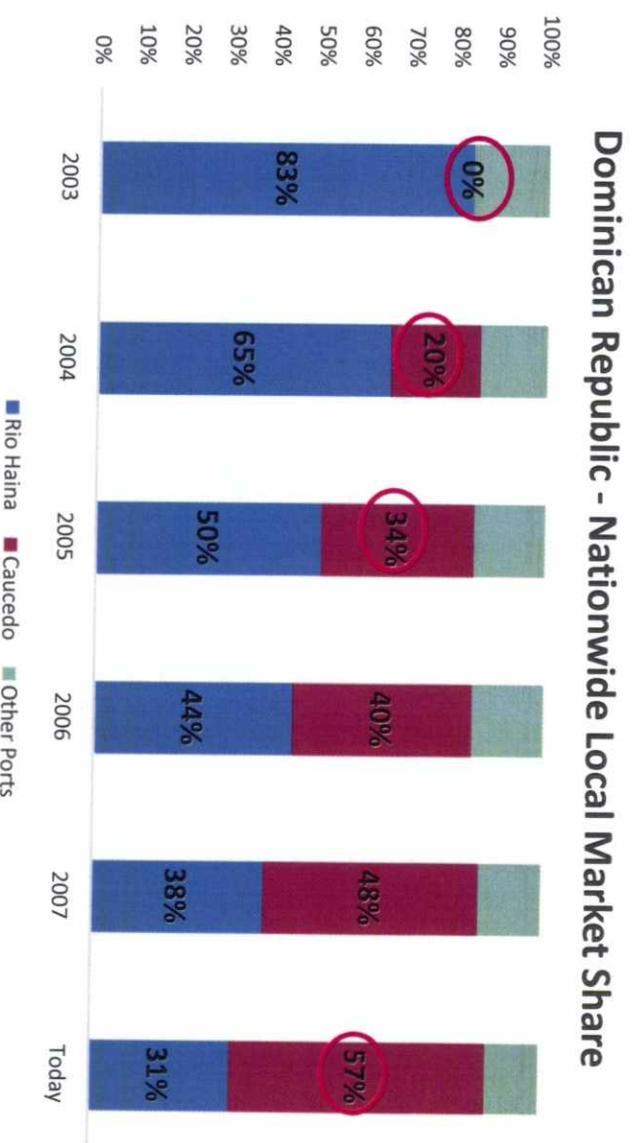
and Inefficient

	Dec 2016 Productivity	Source
Contecon Guayaquil	35.6 BERTH moves / hour	APG: Avg xchng / Avg berth time
DP World Callao	70-80 BERTH moves / hour	DPW

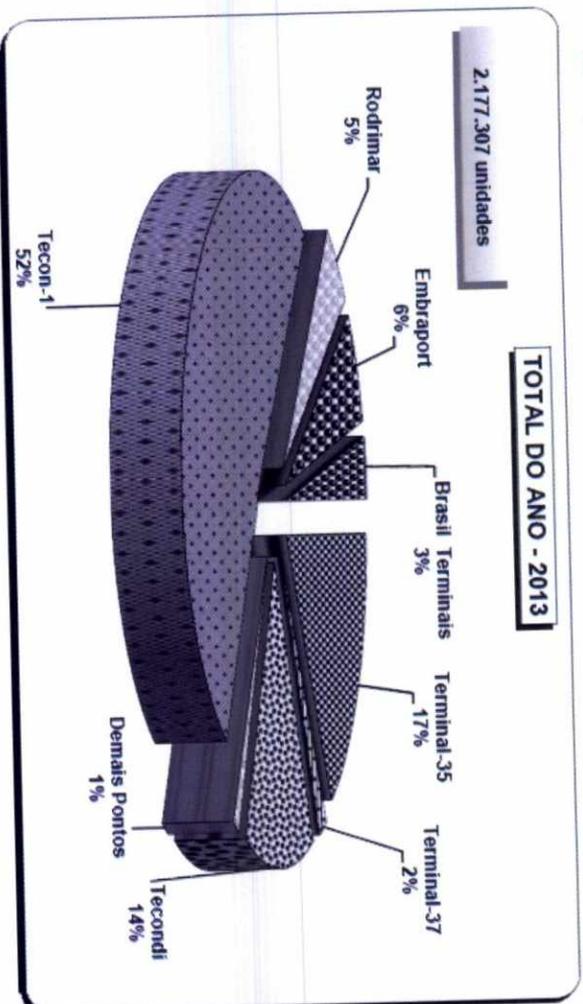
Dom. Republic – Guayaquil’s Future?

Benchmark	Rio Haina	DP World Caucedo
Max Vessel Draft	9.7m	13.5m
Cranes	2 QC (Pmx)	6 QC (Post-Pmx)
Berth Length	810m	960m
Yard Area	26.5HA	80HA
Market Entry	Existing	2014

- New terminal with 4m draft advantage enters market and captures 20% share
- Market share increases to 50% within 4 years
- Within 10 years, capital region share up to about 65%



Or Santos' demise?

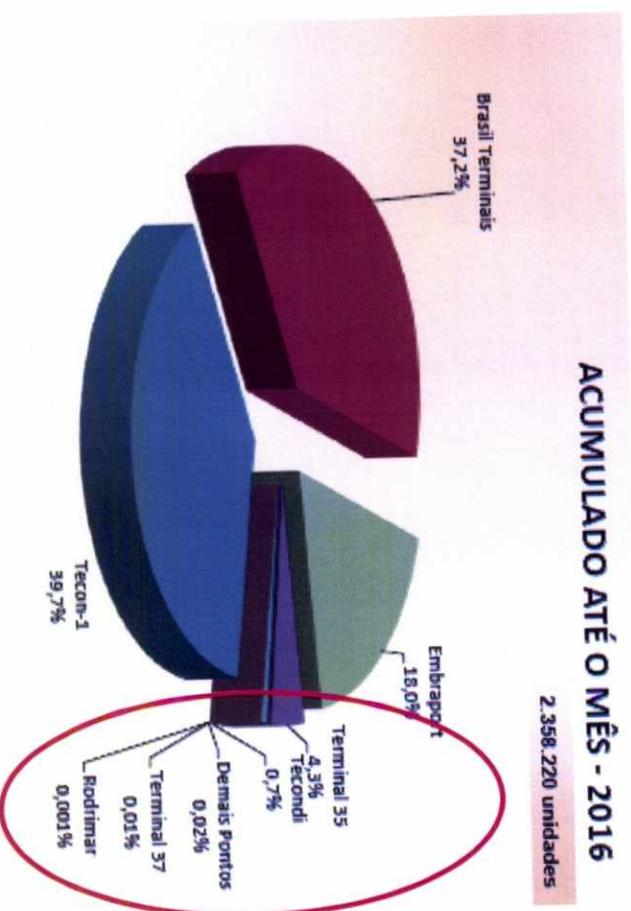


2013

- Two new deep-water terminals just enter market
- Smaller, draft-restricted terminals have 39% market share

2016

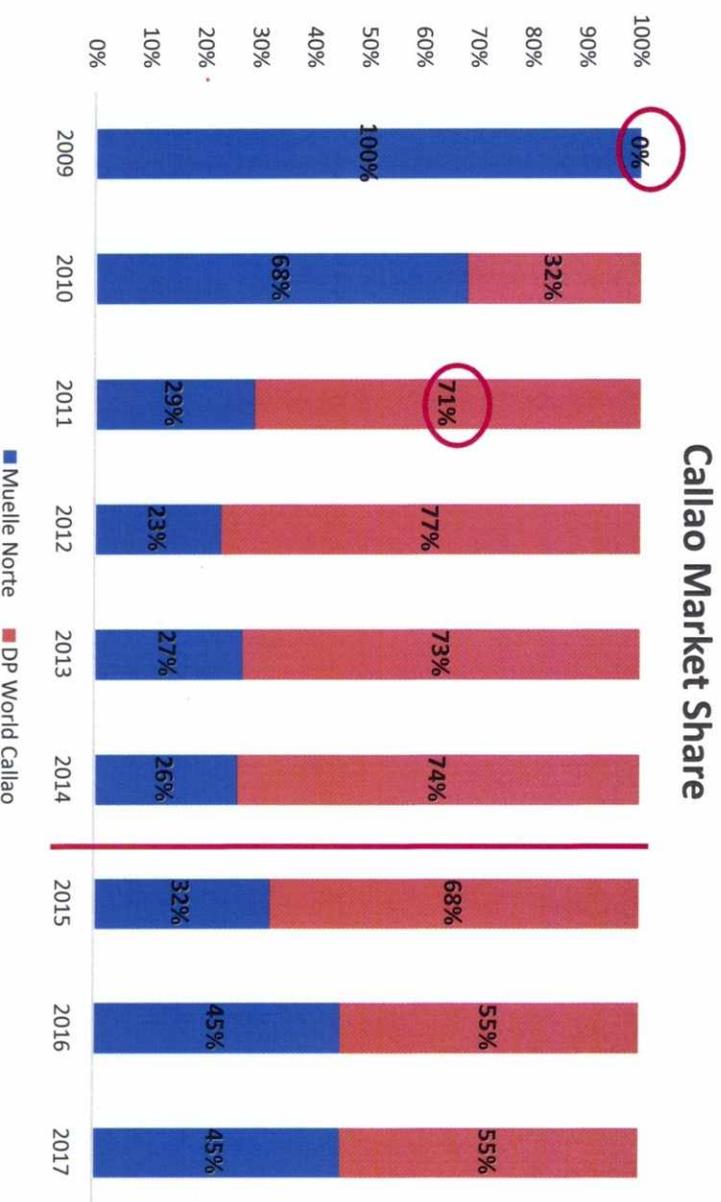
- New terminals fully operational
- Smaller, draft-restricted terminals' market share falls to 4.3%



Or Callao's collapse?

Benchmark	Muelle Norte	DP World Callao
Max Vessel Draft	10.5m	15m
Cranes	2 QC (Pmx)	6 QC (SPP)
Berth Length	1000m+	650
Yard Area	N/A	23HA
Market Entry	Existing	2010

- New terminal with 4.5m deeper draft enters market in May 2010
- Immediate market share of 70%+
- Muelle Norte regains share after new deep-water berth in 2015



Posorja 101

A WORLD-CLASS PROJECT

- ✓ 2,350m of waterfront – up to 5 x 400m container berths plus bulk
- ✓ 150HA logistics area plus 25,000HA govt industrial / logistics zone
- ✓ 16.5m draft channel and berths + world-class productivity
- ✓ Innovative logistics solutions for inland markets

AMBITIOUS PHASING

- ✓ Phase-I operational mid 2019 – 800K TEU capacity
- ✓ Phase-II (reclamation done) operational 2022/23 – 1.6M TEU
- ✓ Additional container / (break)bulk berths based on demand

CONFIRMED MARKET DEMAND

- ✓ Phases I & II reach full utilization by 2027/28
- ✓ At that stage, Posorja has 67% share of domestic container market
 - ✓ Market reaches equilibrium by that point
- ✓ Posorja also captures some bulk, break-bulk and project cargoes
- ✓ IADB has approved funding based on independent consultant

Impact on Container Vessels

THE STATISTICS (2016)

- ✓ 69% of APG international vessel traffic is container ships
- ✓ Container ships are bigger, so % of overall GT is even higher

Tabla 61. APG.-NAVES ARRIBADAS

(Carga en Toneladas Métricas)

Año: 2016

NAVES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL	PARTICIPACION
BANANEROS	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	3	0%
CARGA CONTENERIZADA	61	56	58	58	61	58	59	56	51	55	54	54	681	69%
CARGA GENERAL	15	9	13	16	11	10	10	11	6	8	13	11	133	14%

- ✓ 70% of Private Ports vessel traffic also container ships

- ✓ Container ships (bigger than average) represent about 75% of GT

- ✓ When Posorja has 67% of market, GYE channel will lose about 50% of total GT (67% share x 75% of GT)

TERMINAL PRIVADO	NUMERO DE NAVES
BANANAPUERTO	324
ECUABULK	7
ECUAGRAN	34
FERTIGRAN	184
FERTISA	302 @50%
INDUSTRIAL MOLINERA	11
NIRSA S.A.	11
SALICA	0
TPI	10
TRINIPUERTO	13
OC TERMINALES	39
TOTAL	935

Terminals as Concessionaire?

The existing terminals have been the driving force behind this project. SAAM, ICTSI and Dole each generate revenues of about US\$1 billion per year or more, and obviously have the financial capability to do this project ...

If the existing terminals really believe in the commercial viability of this project, why don't they take on the concession – and the commercial risks – themselves and hire a dredging company to do the capital and maintenance works like DPW in Posorja?

A Rational Way Forward

OUTER CHANNEL

- ✓ DPW's 16.5m channel used by all ships calling Guayaquil

INNER CHANNEL

- ✓ A coordinated maintenance dredging program:
 - ✓ Single long-term contract to maintain inner and outer channel
 - ✓ Share of DPW's toll (in respect of ships using inner channel) directly allocated to inner channel dredging fund
 - ✓ Option of extra inner channel charge to increase funding / depth

BENEFITS:

- ✓ No wasted investment on Los Goles
- ✓ Guaranteed mechanism to ensure inner channel dredging
 - ✓ Funding / resultant inner channel draft varies with number of ships using the inner channel
- ✓ Dredging companies don't take commercial risks, including risk that DPW discounts toll rate to attract new services to Posorja
- ✓ No political backlash from small ships that don't benefit