

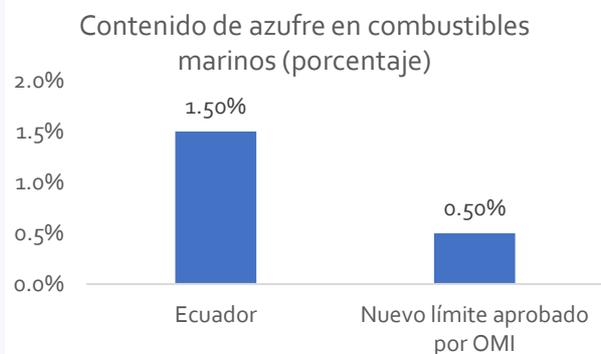
COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO ENFRENTA DESAFÍO

La Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó nuevos límites de azufre para los combustibles marinos. La nueva normativa entraría en vigor en el mundo desde el 1 enero de 2020. Los combustibles utilizados por embarcaciones deberán tener un nivel máximo de azufre de 0.5%. Ecuador no produce combustibles que cumplan con esta normativa para satisfacer la demanda de la industria naviera. Es necesario precautelar competitividad de nuestros puertos y del comercio exterior mediante medidas que aseguren el abastecimiento a las navieras que ingresan al país.

El sector naviero es indispensable para la economía. Según datos del INEC, en Ecuador el 74% de las importaciones se realizan por transporte marítimo. La industria de *bunkereo*, que abastece a las flotas que llegan a los puertos del país, genera ingresos anuales alrededor de \$300 millones por venta de combustible (bunker). Entre el 2010 y 2015, este sector generó ingresos por \$9.5 millones en impuesto a la renta y \$34 millones en tasas portuarias a la economía ecuatoriana. Además, genera empleos directos para alrededor de 650 familias.

Ecuador podría perder competitividad en el comercio internacional. En un esfuerzo por reducir emisiones que generan lluvia ácida, la Organización Marítima Internacional (OMI) exigirá combustibles marinos con contenido de azufre máximo del 0.5% para **todos los buques** de bandera extranjera a nivel mundial. Sin embargo, el búnker ecuatoriano tiene un contenido de azufre entre 1.2% y 1.5%. Por lo que será indispensable la **importación de un combustible** que cumpla la norma. Actualmente, este costo representa el 50% de la operación de los buques, y se estima que el impacto de la regulación de la OMI será entre el **18% y 20% sobre el precio de los fletes** a nivel mundial. En Ecuador podría ser mayor inclusive si no se asegura el abastecimiento. Vale acotar que el precio de estos combustibles no se beneficia de subsidios, sino que se fija en base a las

tendencias internacionales de los mercados de combustibles marinos. Dado el fuerte impacto en la competitividad de nuestros puertos y en el comercio internacional le compete al Ministerio de Energía establecer una **política adecuada de abastecimiento de combustibles** al sector mientras se establece una **política adecuada de importación e infraestructura de almacenamiento** por parte del sector privado.



Fuente: Petroecuador y Organización Marítima Internacional.

Se requieren acciones inmediatas. En 5 meses entrará en vigor la nueva normativa, por lo que la política de abastecimiento debería elaborarse de inmediato. Es indispensable proporcionar los recursos y mecanismos necesarios que permita la integración comercial del país con el resto del mundo y garantice el abastecimiento local de este combustible útil para el transporte, generación eléctrica e industria.