

INFORME DE GERENCIA GRAN GOLFO ANDINO CIA. LTDA.

Acatando con el deber y la obligación de la Gerencia pongo a su conocimiento del informe de labores y actividades desarrolladas durante el periodo 2006 – 2007 para el que fui designado como Administrador y apoderado de **GRAN GOLFO ANDINO CIA. LTDA.**

Las frecuencias navieras establecidas por West Cost Industrial Express se mantuvieron irregulares dado el deterioro de la industria petrolera y el mal estar por varias acciones gubernamentales por la devolución del IVA y represalias por la situación de OXI cuyas instalaciones e infraestructura pasaron a poder del Gobierno Ecuatoriano y que actualmente las ocupa el Bloque 15 sin embargo el litigio se encuentra en manos de las cortes internacionales, que con seguridad calificarán de abuso de poder pidiendo el reintegro de las inversiones que superan los 1.500 millones, que causaran un desequilibrio a la economía.

El gobierno de Rafael Correa de tendencia izquierdista, efectuó varias declaraciones contra las inversiones americanas y su política internacional que influenciaron durante este periodo para que las empresas petroleras radicadas en Ecuador conserven su producción y no desarrollen ningún proyecto atractivo hasta que el gobierno defina su posición internacional.

La suscripción de la ATPDEA por parte de Colombia y Perú fueron un detonante y aviso para que muchas empresas radicadas en Ecuador e involucradas en el tema petrolero movilicen sus equipos y torres de perforación a otros países en especial hacia el Perú, lugar en el que encontraron alicientes a su inversión y facilidades legales y operacionales; las empresas, que normalmente importaban para Ecuador hoy se movilizarán al Perú y por ello los volúmenes de carga procedentes de Houston se incrementaron hacia ese país y disminuyeron las estadísticas de las importaciones al Ecuador.

La frecuencia quincenal preestablecida por West Cost Industrial Express se ha respetado a pesar de esta inestabilidad ya que hemos receiptado 22 vapores que representan el 92% de lo proyectado; sin embargo el volumen

de carga receptado es de apenas un 65% de la carga generada en el período 2005 – 2006.

Los proyectos en la industria petrolera no son de gran realce pero seguramente existirá inversiones interesantes y movimiento de carga, para el próximo período pues ya hay acuerdos con las 5 principales petroleras que operan en el País, destacando la inversión de Repsol con 315 millones y las transacciones bilaterales con AGIP, Andes, City Oriente, Perenco y sus subsidiarias con las que aspiramos un balance positivo .

La difícil situación naviera mundial dado por el boom chino fue otro factor para la dificultad de charter buques multipropósito que permita la operación hacia Esmeraldas lo que ocasionó también un incremento en las tarifas navieras que sumadas al diario incremento del barril del petróleo a nivel mundial eleva el valor de bunker desfigurando las tarifas navieras que de por sí ya eran elevadas en nuestro servicio desde Houston.

Muchas compañías y empresas de servicios petroleros buscarán nuevas alternativas en otros puertos americanos para la mayoría se decidieron por movilizar su mercadería desde China, ya que el costo de los productos no llegan ni a la mitad del de los americanos y representan mayores utilidades para los proveedores.

Gran Golfo Andino continuando con su gestión comercial con West Cost Industrial Express defendió los intereses navieros a pesar de las diferencias técnicas con el agente portuario y ciertos abusos con los clientes, pero en definitiva ya no existe un control directo sobre la carga pues TRADINTER acaparó esta labor con un servicio no muy eficiente que de rebote perjudica a Gran Golfo Andino perdiendo algunas cuentas comerciales en perjuicio de su gestión.

Con el propósito de verificar el proyecto de carga Manta – Manaus y buscar nuevas alternativas comerciales, el suscrito viajó a Manaus con un grupo de empresarios con lo que visitamos la zona franca y visualizamos que el comercio e intercambio comercial entre Brasil y Perú era factible; se abrieron varios frentes de negocios que al final de este período se pueden hacer realidad, puesto que hemos establecido una relación comercial formal con INSA cuyo resultados aspiramos para mediados del 2008 en que se efectúen los primeros viajes de las gabarras de Bertolini empresa naviera Brasileña fluvial interesada en este mega proyecto.

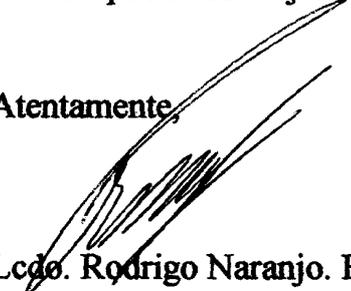
Dentro del ejercicio tuvimos una amarga experiencia al charrear el Jhonsy Express conjuntamente con TERMINAVES para el traslado de un taladro hacia Brasil, operación que fue abortada por las deficientes características

técnicas del buque y que hasta el momento han representado pérdidas para Gran Golfo Andino sin embargo, hay compromiso para agenciar el vapor en otras rutas con lo que se puede recuperar la inversión de \$21.500.00 y generar utilidades por la consolidación de carga ya que hemos trabajado con algunos proyectos de movimientos round trip desde y hacia Chile y otros con Colombia muy interesantes.

Para la empresa es necesario un joint venture que nos permita recuperar cierta clientela y obtener ingresos adicionales pues el monto que genera WCIE es deficitario y apenas permite cubrir el presupuesto mensual, por ello es posible llegar a un acuerdo con Trinity para agenciar su carga en Quito y con ello recuperarnos financieramente.

Este pequeño informe se lo puede concatenar con el balance financiero de la empresa cuyos resultados son visibles y que espero que este nuevo periodo podamos mejorar.

Atentamente,



Lcdo. Rodrigo Naranjo. B
Gerente General