



**UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO**

**FACULTAD DE ECONOMÍA Y CIENCIAS EMPRESARIALES**

**LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA EN EL DESARROLLO  
ECONOMICO Y SOCIAL DEL PAIS**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO  
PARA EL TÍTULO DE INGENIERÍA EN CIENCIAS EMPRESARIALES**

**AUTOR: MARÍA AUXILIADORA SILVA ROMERO**

**TUTOR: MAURICIO RAMIREZ**

**SAMBORONDÓN, 28 DE FEBRERO DEL 2014**

## **DEDICATORIA**

A mis padres, Biól. Ricardo Silva e Ing. Geól. Mariella Romero, por su apoyo incondicional a lo largo de mi vida y por sus palabras de aliento frente a las adversidades.

A mis abuelos, Dr. Guido Romero Cruzatty y Gioconda Cedeño de Romero, por alentarme día a día a alcanzar mis metas y proyectos trazados.

A mis abuelos, Dr. Milton Silva y Bolivia Cáceres de Silva, que desde el cielo han cuidado de mí.

A mis hermanos Pablo Andrés, María Isabel y José Bernardo, por ser mis compañeros, mis amigos y ayuda en los momentos difíciles.

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios, por darme la vida y por haberme permitido llegar hasta esta etapa.

A mis padres, Ricardo y Mariella, que con su paciencia y amor me han inculcado valores que me han guiado siempre.

A mi familia, en especial a mis tías Lic. Tatiana Romero, Arq. Gina Romero por sus consejos y lecciones de vida, y a mi tía Tec. Cinthya Romero por haberme ayudado en la recolección de información.

A mi cucha, María Coveña, por cuidarme y estar conmigo desde que nací.

A mi tutor, MBA. Mauricio Ramírez, por su asesoramiento y recomendaciones en la realización de este proyecto.

Al Econ. Rodolfo Cano, Gerente de Autoridad Portuaria de Manta por su invaluable colaboración.

A mis profesores, que me transmitieron en cada clase, todos los conocimientos necesarios.

# ÍNDICE GENERAL

## Contenido

CAPÍTULO 1 .....	1
<b>1. 1 Antecedentes</b> .....	1
<b>1. 2 Planteamiento del Problema</b> .....	2
<b>1. 3 Formulación del problema</b> .....	7
<b>1. 4 Sistematización del problema</b> .....	8
<b>1. 5 Objetivo General</b> .....	8
<b>1. 6 Objetivos Específicos</b> .....	8
<b>1. 7 Justificación</b> .....	8
CAPÍTULO 2 .....	11
2. 1 Marco Teórico .....	11
<b>2. 1. 1 Ciudades Puerto</b> .....	11
<b>2. 1. 2 Competitividad Portuaria</b> .....	12
<b>2. 1. 2. 1 Estrategias Competitivas</b> .....	16
2. 2 Marco Conceptual .....	17
<b>2. 2. 1 Sistema Portuario del Ecuador</b> .....	17
<b>2. 2. 1. 1 Actuales puertos</b> .....	19
<b>2. 2. 2 Manta</b> .....	27
<b>2. 2. 3 Autoridad Portuaria de Manta (APM)</b> .....	43
<b>2. 2. 4 Puerto de Manta</b> .....	48
<b>2. 2. 5 Zona de Actividad Logística (ZAL)</b> .....	62
2. 2. 5. 1 Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) .....	67
<b>2. 2. 6 Aeropuerto Internacional “General Eloy Alfaro” – Manta</b> .....	68

<b>2. 2. 7 Concesión del Puerto</b> .....	70
<b>2. 2. 8 Refinería del Pacífico</b> .....	76
<b>2. 2. 9 Corredor Multimodal Manta – Manaus</b> .....	81
<b>2. 2. 10 Modelo Portuario de Buenaventura – Colombia</b> .....	85
<b>2. 2. 11 Modelo Portuario de Callao – Perú</b> .....	88
2. 3 Marco Legal.....	93
<b>2. 3. 1 Modernización Portuaria</b> .....	93
<b>2. 3. 2 Actividad Portuaria en el Ecuador</b> .....	95
2. 4 Análisis FODA .....	97
2. 5 Análisis económico.....	99
CAPÍTULO 3 .....	109
<b>3. 1 Tipo de Investigación</b> .....	109
<b>3. 2 Método</b> .....	109
<b>3. 3 Técnica</b> .....	109
<b>3. 3. 1 Cuestionario de Entrevista</b> .....	110
<b>3. 4 Síntesis de la Entrevista</b> .....	112
CAPÍTULO 4 .....	118
<b>4. 1 Conclusiones</b> .....	118
<b>4. 2 Recomendaciones</b> .....	119
REFERENCIAS.....	120
ANEXOS .....	123

# CAPÍTULO 1

## 1. 1 Antecedentes

Desde los años 500 a 1.526 D.C. la cultura Manteña estuvo asentada en lo que ahora es la ciudad de Manta. Desde aquella época, el comercio era, junto con la agricultura, la principal actividad económica que realizaban nuestros antepasados. Inicialmente, a falta de una unidad monetaria, lo que se realizaba y que luego se llamó comúnmente 'trueque' era lo que mantenía económicamente a la cultura Manteña.

Desde sus inicios, la ciudad de Manta, debido a su ubicación costera ha sido una ciudad comercial. Los Manteños intercambiaban objetos, comida, utensilios, entre otros, con otras culturas que llegaban por medio del mar a lo que ahora es el puerto de Manta.

Con el paso del tiempo esta actividad comercial fue desarrollándose e intensificándose y las autoridades gubernamentales se dieron cuenta que Manta era una ciudad comercial, con características que pudieran convertirla en una ciudad puerto; por tal motivo el 12 de Octubre de 1966 resolvieron crear y fundar la Autoridad Portuaria de Manta, con la posterior creación del puerto de Manta el 12 de Noviembre de 1966.

En los dos primeros años de creación del Puerto de Manta la actividad se realizaba a nivel interno pero ya en el año 1968 llegó el primer buque proveniente de aguas colombianas, inaugurándose así los primeros servicios portuarios a nivel internacional.

Debido a la gran competitividad y al auge comercial que se estaba llevando a cabo en ese entonces en la ciudad de Manta y sus alrededores, se vio la necesidad de hacer del puerto de Manta un puerto de transferencias para poder establecer relaciones económicas y poder recibir cargas provenientes del continente Asiático; por esta razón era necesaria la búsqueda de empresas privadas que tengan el capital necesario y que estén interesadas en invertir a corto, mediano y largo plazo y en manejar lo que estaba bajo el control de la APM (Autoridad Portuaria de Manta), y, de esta manera crear un puerto reconocido a nivel de Sudamérica y lo más importante, crear un puerto que permita el manejo de carga y de contenedores más grande y eficiente dentro de las necesidades del mercado nacional e internacional, así mismo, como crear un puerto bajo las exigencias del Sector Portuario Marítimo.

En el año 2007 el Estado le otorgó el control y uso privado del puerto a una compañía internacional, así mismo como la administración, la cual lo llevó por 3 años aproximadamente. Dicho contrato de concesión se dio por terminado el 1 de Abril del 2010, por resolución aprobada en su mayoría por la directiva de Autoridad Portuaria, volviendo a ser administrado por el Estado, el cual siguió con la labor de la compañía cedente.

Actualmente, Autoridad Portuaria sigue en manos del sector público pero se encuentra en proceso de ser concesionado.

## **1. 2 Planteamiento del Problema**

El problema que se ha identificado en la realización de este análisis es la falta de inversión en el puerto y en diferentes obras dentro de la ciudad de Manta que puedan contribuir al desarrollo y crecimiento del puerto y a su vez, del desarrollo económico sustentable de la ciudad.

Actualmente existen varios proyectos dentro de la ciudad que por falta de inversión están estancados, como por ejemplo, la carretera Manta - Manos; o están ralentizados, como es el caso de la Refinería del Pacífico; o en su peor escenario no se han podido encontrar inversionistas interesados como es en el caso de la concesión del puerto de Manta.

Hoy en día el tráfico marítimo de barcos pesqueros, tanqueros y cruceros va en aumento, así mismo, como la actividad comercial que existe en Manta. Es necesaria la inversión en el puerto para poder satisfacer estas demandas, como es la ampliación de los espigones para recibir a embarcaciones de mayor calado y para poder tener la capacidad de recibir varias embarcaciones al mismo tiempo.

Se requiere también un puerto que permita el ingreso de cruceros de mayor tamaño y con mayor frecuencia, y que tenga la capacidad de recibir a turistas, que cada año van en aumento; que cuente con una entrada para estas personas específicamente además de un lugar idóneo para que el barco se pueda acoderar por el tiempo que va a permanecer en la ciudad que es aproximadamente de 12 horas cada crucero. Es importante satisfacer esta demanda de cruceros y yates turísticos ya que los turistas que llegan a la ciudad de Manta gastan su dinero en diferentes actividades, lo cual ayuda a que los sectores que están relacionados directa e indirectamente tengan mayores ingresos. Se estima que desde hace una década aproximadamente se reciben alrededor de 30 cruceros al año, cada uno con un promedio de 800 a 1,200 pasajeros. El poder tener un puerto que fomente el turismo y satisfaga estas necesidades visibles ayudará sin duda al crecimiento económico de la ciudad.

Con respecto a las embarcaciones pesqueras, el tener espigones más amplios y largos, permitirá la entrada de buques con mayor calado. Muchas embarcaciones buscan puertos alternos que les permita la entrada para desembarcar la mercadería lo cual es una desventaja para el puerto y la ciudad de Manta ya que dejan de percibir los ingresos que trae consigo esta actividad, como por ejemplo, la mano de obra que



se requiere en estos casos. Con unos espigones adecuados, muchas embarcaciones tendrían acceso a este puerto y por ende beneficios para las fábricas y comerciantes.

En el caso de las embarcaciones tanqueras son las que generalmente tienen mayor tamaño, por tal razón es indispensable que el puerto este adecuado de tal manera que puedan ingresar. La entrada de estas embarcaciones va de la mano con el proyecto de la Refinería del Pacífico. Con este proyecto las embarcaciones podrían ingresar al puerto de Manta para la carga de combustible. Muchas embarcaciones en su travesía deberán parar en un puerto que les permita la carga de combustible. El puerto de Manta debería ofrecer este servicio, siendo un puerto equidistante entre muchas ciudades.

El puerto es un generador de crecimiento económico pero es necesaria la inversión en otras obras para que el crecimiento de una ciudad sea sustentable. No solo se debe buscar el bienestar actual de una población, sino crear oportunidades y proyectos para que en un futuro la calidad de vida de la ciudad siga siendo buena, para que sigan existiendo plazas de trabajo y que el porcentaje de desempleo sea bajo.

El crecimiento que ha tenido la ciudad de Manta en los últimos años ha sido notable. Hace algunos años atrás no era posible ver este crecimiento no solo en negocios sino en infraestructuras. Pero este crecimiento ha tenido un proceso largo, es decir, para que la ciudad de Manta sea lo que es ahora, con sus carreteras, hoteles, restaurantes y atracciones, ha tenido que esperar varios años para recibir apoyo de instituciones gubernamentales. Es por esta razón que el problema radica en que se requieren de proyectos que atraigan la inversión extranjera y privada para que se realicen obras a favor de la sociedad. Obras que puedan ayudar a que este crecimiento sea cada vez mayor, que la ciudad de Manta junto con sus ciudadanos tenga mejor calidad de vida, y que sea una ciudad que atraiga el turismo y esto a su vez atraerá más la inversión.

La inversión es usar el capital actual en proyectos o fondos que generen una ganancia futura. En base a este concepto, se puede decir que Manta requiere de inversiones que produzcan ganancias en un futuro, que generen estabilidad económica para sus habitantes. Con inversiones se puede generar un crecimiento sustentable que es básicamente lo que las sociedades requieren, ya que no solo se busca el bienestar temporal, es decir, poder comer solo el día de hoy o tener trabajo solo el día de hoy, sino tener cierta certeza de que lo que se está haciendo hoy genere o produzca bienestar en el futuro. Tener un tipo de seguridad que les permita a las personas poder pensar en que en el futuro tendrán oportunidades de trabajo, oportunidades no solo para ellos sino para sus hijos, familia, etc.

Así mismo, esta inversión ayuda también a que exista empleo, ya que se requiere mano de obra para poder realizar cualquier proyecto. Entonces claramente se puede ver que cualquier inversión en obras y proyectos que se realice es sinónimo de bienestar presente y futuro y esto es lo que le hace falta y requiere la ciudad de Manta, inversiones que sean sustentables, atractivas y que mejoren la calidad de la ciudad y de sus habitantes.

Este tipo de crecimiento sustentable se lograría dentro de Manta con inversiones dentro de su puerto, lo cual es algo primordial para poder llegar a tener un mayor crecimiento ya que desde sus inicios la principal actividad de esta ciudad ha sido el comercio y su puerto ha sido la entrada y salida de productos para que exista este intercambio. Es de gran importancia poder brindarle a la ciudad un puerto que este bien equipado con maquinarias que ayuden al embarque y desembarque de TEU's<sup>1</sup> y que maneje de manera efectiva el tráfico de los mismos. Así mismo, como un espigón lo suficientemente amplio y grande que permita la entrada de buques y cruceros que alimentan a la economía de manera importante gracias al turismo.

---

<sup>1</sup> 1 Teu's equivale a 20 pies, el cual es un contenedor de tamaño estándar. (El Banco Mundial, 2012).

Es importante tener claro que una sociedad no solo sale adelante y se alimenta por su puerto, sino con la inversión en demás obras que ayuden a que la actividad dentro del mismo se incremente y así generar mayores riquezas. Una ciudad como Manta, que desde hace mucho tiempo atrás se ha convertido en una atracción turística, con playas y lugares paradisíacos, además de ser lugar de residencia para muchos extranjeros, requiere de obras adicionales para su crecimiento y embellecimiento.

Como se mencionó anteriormente, no solo es necesaria la inversión y concesión de la Autoridad Portuaria, sino la realización de proyectos que ayuden a que la actividad comercial que se realiza dentro del puerto vaya en aumento, esto es lo que realmente va a permitir que exista un desarrollo económico sustentable, ya que si solo se logra la concesión del puerto y se logra tener un puerto multipropósito<sup>2</sup> va a hacer falta la estimulación de otros factores para que sea aprovechado al máximo los beneficios de tener un puerto moderno. No se niega la posibilidad de crecimiento económico pero si se requieren estímulos ajenos al puerto que permitan atraer de manera indirecta mayores actividades y de esta manera lograr la eficiencia y eficacia, así mismo como una mayor competitividad a nivel mundial.

Existen demás proyectos como por ejemplo, la carretera Manta – Manaus. Este es un proyecto a largo plazo que ayudaría a mejorar el comercio terrestre entre Ecuador y los países que conforman la cuenca amazónica (Colombia, Brasil, Venezuela y Perú) además de proporcionarle a Brasil la posibilidad de exportar al continente asiático a través del pacífico, acortando la trayectoria. Así mismo, le da la oportunidad a exportadores ecuatorianos de acortar su trayectoria para exportaciones al continente Europeo y este es una gran ventaja, ya el tiempo de envío sería indudablemente menor. Este es un ejemplo de cómo la inversión y realización de

---

<sup>2</sup> Puerto Multipropósito: Es un puerto de aguas profundas que tiene: Terminal de contenedores y facilidades para la manipulación de estos, terminal pesquero, terminal de cargueros, terminal de cruceros y de pasajeros, aduana, facilidades de almacenamiento e infraestructura multifuncional” (Autoridad Portuaria de Manta, 2012)

proyectos paralelos a la concesión del puerto, ayudaría a que exista mayor actividad comercial, ya que con las exportaciones de Brasil a Asia, el comercio se intensificaría, y por supuesto también ayudarían las importaciones y exportaciones que se realizarían por medio del puerto de Manta pertenecientes a los países de la cuenca amazónica antes mencionados.

El siguiente proyecto clave que sin duda le va a permitir a Manta ser un puerto de tránsito y por ende tener mayor tráfico marítimo, es la Refinería del Pacífico. Este proyecto consiste en la construcción de una refinería que tenga grandes alcances de abastecimiento, no solo para el consumo nacional, sino internacional, así mismo como la exportación de derivados del petróleo y gas natural. Con esta refinería, muchas embarcaciones entrarían a la Autoridad Portuaria de Manta para abastecerse de combustible. Hoy en día, las embarcaciones que tienen largas travesías tienen que buscar puertos alternos que les ofrezca la carga de combustible. Adicionalmente, es una facilidad y ventaja para las demás embarcaciones, ya sean pesqueras, tanqueras o cruceros.

Todas estas actividades que se han mencionado tienen un impacto significativo para la economía. Indudablemente, a mayor actividad comercial mayor es el crecimiento económico y la calidad de vida de los mantenses. Indicadores económicos como el PIB aumentarían, la tasa de desempleo disminuiría, la balanza comercial tendría un significativo cambio positivo, entre otros.

La mano de obra que se requiere para realizar todos estos proyectos es abundante, sin duda, muchas personas desempleadas tendrán la oportunidad de tener un trabajo digno que les permita mejorar su calidad de vida. La inversión en obras junto con la concesión del puerto, pueden generar un desarrollo económico sustentable en la ciudad de Manta.

### **1. 3 Formulación del problema**

¿Tiene el puerto de Manta las condiciones idóneas para potenciar el comercio exterior del país?

#### **1. 4 Sistematización del problema**

- ¿Tiene el puerto de Manta las mejores condiciones técnicas del país?
- ¿Los actores del comercio exterior del país apoyarían una estrategia de expansión del puerto de Manta?
- ¿Qué obras públicas complementarias ayudarían al crecimiento del puerto de Manta?
- ¿El puerto de Manta tiene la capacidad para competir con los puertos de la costa del Pacífico?

#### **1. 5 Objetivo General**

Analizar el impacto de la concesión del Puerto de Manta en el desarrollo económico y social de la provincia de Manabí.

#### **1. 6 Objetivos Específicos**

1. Analizar la situación estructural del Puerto de Manta dentro del desarrollo económico y social de la ciudad y su área de influencia.
2. Evaluar la capacidad operativa de los actuales puertos del país
3. Analizar el impacto de la concesión del Puerto de Manta y obras complementarias de infraestructura que potenciarán a la provincia y el desarrollo económico y social del país.

#### **1. 7 Justificación**

La ciudad portuaria de Manta es una de las principales ciudades dentro de Ecuador. Es notable que aunque sea una de las principales por varias razones como por ejemplo, porque posee características únicas como su puerto, no tiene un desarrollo económico sustentable que le permita seguir creciendo. Esto se debe a la falta de inversión.

Es importante poder reconocer que Manta y su puerto están directamente relacionados, es decir, que la economía de la ciudad depende mucho del tráfico marítimo que tiene su puerto. Y viceversa, el puerto depende de qué obras viales o en infraestructura se realiza en la ciudad para que ayude a la atracción de embarcaciones al puerto y estimule la actividad comercial.

Se necesita realizar un análisis económico de lo que Autoridad Portuaria de Manta significa para la ciudad en términos de desarrollo económico; se requiere realizar un estudio de cuán importante es la inversión para obtener mejores resultados en la economía y desarrollo de la ciudad. Todos estos resultados servirán para tener una visión de la ciudad de Manta, para poder mejorar la calidad de vida, para que pueda existir progreso dentro de ella y mejorías en su principal motor económico que es su puerto.

Con la concesión de Autoridad Portuaria de Manta, que implica una ampliación de sus espigones y de la creación de un puerto multipropósito, se podrían crear “estímulos fiscales, aduaneros, arancelarios, tributarios y exoneración del pago de Impuestos a la salida de capital” (Gobierno Nacional) esto sin duda atraería mucho más el comercio, el turismo, la inversión, exportaciones e importaciones, etcétera, junto con la entrada de embarcaciones grandes y de mayor calado.

Anteriormente se mencionó que Ecuador cuenta con otros puerto principales que poseen características que los favorece, es por esta razón, que el puerto de Manta, junto con sus características únicas de profundidad podría especializarse en la

recibimiento de embarcaciones de mayor calado como tanqueros, pesqueros grandes y cruceros turísticos y así convertirse en un puerto complementario. Según David Mejía, Subsecretario de Transporte, “Las características especiales del Puerto de Manta como puerto de aguas profundas, le permita ser complementario al de Guayaquil y los otros puertos del país. A Manta se le asignaría la llegada de Buques de Carga de mayores magnitudes”

Resulta muy importante fomentar la inversión dentro de la ciudad de Manta y en el puerto perteneciente a la Autoridad Portuaria de Manta ya que la economía de esta ciudad depende directamente de lo que el puerto ayude a generar, es decir, un puerto siempre es sinónimo de desarrollo económico para una ciudad y Manta no es la excepción. Fomentar diferentes inversiones atraerá el turismo, generará plazas de trabajo, permitirá la intensificación de las relaciones comerciales a nivel nacional e internacional.

Este tema de investigación busca exponer que la ciudad de Manta necesita inversión para que pueda existir un desarrollo económico sustentable y que esta inversión esté dirigida a obras como la concesión del puerto, la carretera Manta – Manaos y la Refinería del Pacífico son una de las oportunidades que tiene Manta para crecer como ciudad, y para poder demostrar un crecimiento a través de los años. Poder ser una ciudad con un puerto ejemplo, un puerto que se destaque a nivel internacional y que pueda ofrecer beneficios claves para sus usuarios. Además de poder ofrecerle incentivos a las empresas ya establecidas en Manta, como zonas francas, exoneración de impuestos, de aranceles, entre otras, así mismo, como la atracción de otras empresas para que puedan colocar sus fábricas dentro de la ciudad y sean generadores de trabajo y de recursos productivos. La inversión es necesaria para que Manta salga adelante, junto con su puerto y demás actividades que surgirán y ayudarán al crecimiento económico sustentable de Manta.

## **CAPÍTULO 2**

### **2. 1 Marco Teórico**

#### **2. 1. 1 Ciudades Puerto**

El puerto y la ciudad se necesitan mutuamente y entre ellos debe establecerse una perfecta relación de simbiosis, que permita el apoyo recíproco en la resolución de sus problemas comunes. (Montero, 2005)

Las ciudades puerto están directamente relacionadas con su puerto en muchos aspectos como por ejemplo, aspectos culturales, económicos, sociales, medioambientales, entre otros. Los puertos, como puntos privilegiados de comercio, han participado de forma decisiva en la constitución y el posterior desarrollo de las ciudades; es más, la presencia del puerto en las relaciones comerciales ha influido en la propia supervivencia de la urbe en la que se halla inserto. (Sanchez Pavón, 2003)

Es importante recalcar que los puertos poseen su área de influencia terrestre cuya extensión depende de la mercancía y del destino de la misma o conocido también como “hinterland”<sup>3</sup>. Además tienen una relación estrecha con respecto al transporte terrestre que la ciudad pueda ofrecerle debido a que promueve e incentiva la actividad económica de ambos.

---

<sup>3</sup> Hinterland: Es el territorio, región o área de influencia situada detrás de un puerto, que genere la actividad comercial interna que lo afecta, de donde se recogen las exportaciones y a donde se distribuyen las importaciones. (Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012).



El poder económico de la ciudad puerto estará en directa relación con la productividad de la región en la cual se articula y, cuanto más productivo es su espacio de articulación, mayor será su poder económico, y por ende de mayor conectividad. A partir de esto se puede inferir regiones portuarias cuya mayor inclusión en el comercio global, requerirá un mayor desarrollo del comercio interregional, lo que indudablemente beneficiará a las ciudades puerto al interior de la misma y su integración a las redes logísticas crecientemente globalizadas. (Granda, 2005)

Es importante mencionar que para el correcto y eficiente funcionamiento del puerto se necesita que exista una relación e integración con el transporte terrestre generando mayor actividad económica en la ciudad donde está establecido.

### **2. 1. 2 Competitividad Portuaria**

La competitividad portuaria hoy en día es una realidad que todos los puertos y Autoridades Portuarias deben afrontar y además de eso, crear estrategias para que en este mercado globalizado, se pueda atraer el tráfico marítimo y así maximizar los beneficios económicos. Cuando las zonas de influencia de un puerto, para un determinado tráfico, se solapan con las de otro puerto, se producirá una competencia entre ambos por conseguir ese tráfico. (Colyvas y Powell, 2006)

La competitividad portuaria consistía en que tan eficiente es el puerto con respecto al manejo de la carga pero la gestión portuaria moderna, nos enseña que ya no solo es con respecto al movimiento físico de la carga sino, al trayecto dentro de la cadena de distribución, desde el inicio hasta el final del destino, optimizando todas las actividades que se generen en el puerto y de esta manera lograr que se incorpore activamente a esta cadena de distribución.

Es por esta razón que los puertos modernos “deben ofrecer sus servicios al comercio exterior, más que al transporte marítimo, adoptando tecnologías de punta para el manejo físico de las cargas, adecuando sus infraestructuras marítimas, terrestres, de accesos y de interrelación con la ciudad-puerto y con la red nacional de transporte, protegiendo el medio ambiente, reduciendo sus externalidades, mejorando sus sistemas de gestión y de información, reestructurando sus tarifas y lo más importante capacitando y cambiando la mentalidad de sus recursos humanos en todos los niveles.” (Dr. Diego Sepúlveda – consultor OEA)

Existen criterios para la elección de un puerto. Según la revista de “Tecnología y desarrollo”<sup>4</sup> existe una serie de criterios que las empresas navieras o los clientes de un puerto comercial toman en consideración al momento de elegir o priorizar la elección un puerto sobre otro para la entrada y salida de la mercancía a transportar. Estos criterios son los siguientes. (Rua Costa, 2006)

- ❖ La situación geográfica próxima a los mercados, centros de consumo o producción, así como a nudos de comunicación importantes.
- ❖ La existencia de grandes superficies que faciliten el almacenamiento de mercancías y de infraestructuras portuarias adaptadas a los nuevos requerimientos del tráfico de mercancías (buques de gran tamaño y calado, etc.).
- ❖ El puerto debe contar con unos buenos accesos no sólo marítimos, sino también terrestres, que permitan la conexión con grandes rutas, además de garantizar la eficacia intermodal.
- ❖ Bajos costes operativos (tasas portuarias reducidas, etc.)
- ❖ La no existencia de demoras en la operatividad del puerto, lo que aporta a los navieros y gestores de comercio, una gran fiabilidad operacional.

---

<sup>4</sup> Tecnología y Desarrollo: Revista de ciencia, tecnología y medio ambiente. Publicada por la Universidad Alfonso X el sabio. Competitividad de un puerto y su relación actual con el sistema portuario Español - Volumen XI año 2013.

- ❖ La existencia de una Autoridad Portuaria con trámites y procedimientos de control y supervisión ágiles.
- ❖ La presencia en las instalaciones portuarias de grandes cantidades de grúas que permitan la carga y descarga de mercancías sin demora, así como que éstas y los equipamientos requeridos cuenten con la suficiente modernidad como para que los procesos que estas operaciones requieren se produzcan en unas condiciones óptimas.
- ❖ Buenos sistemas de información que permitan agilizar el flujo de documentos asociados al tráfico de mercancía.
- ❖ Buenas capacidades de transbordo de la mercancía entre buques.

En la competencia portuaria, hay que mencionar también que existe la competencia interportuaria e intraportuaria. La competencia interportuaria se refiere a la competencia que existe entre diferentes puertos para conseguir un “determinado tráfico susceptible de utilizar alguno de esos puertos”; en el caso de la competencia intraportuaria, se refiere a la competencia que existe entre los operadores de un mismo puerto para conseguir un tráfico determinado. Esta competencia se da específicamente en el caso de que el modelo de gestión del puerto permita la existencia de varios operadores independientes en el mismo puerto. (Dillard y Yuthas, 2006).

En el sistema portuario ecuatoriano existe la Regulación de la Competencia en las actividades Portuarias<sup>5</sup>. El ámbito de aplicación de esta regulación comprende “todas las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras que presten servicios portuarios, en forma directa o indirecta, constituyendo o integrando en cualquier forma, empresas portuarias en cualesquiera de los puertos y terminales portuarios comerciales del Ecuador, o actuando a través de ellas como operadores o

---

<sup>5</sup> Regulación de la Competencia en las actividades Portuarias: Resolución N. 082 con Registro Oficial 444 del 31 de Octubre del 2001. Dada en la sala de sesiones de la H. Junta de Defensa Nacional. Consta de 4 Capítulos y 14 artículos.

administradores de una concesión portuaria.” (Regulación de la Competencia en las actividades Portuarias)

El reglamento fue creado en términos general para que exista un funcionamiento más eficiente de las actividades portuarias, teniendo la intervención del Estado como un ente regulador para:

“a) promover la competencia efectiva y defender el funcionamiento del mercado de servicios portuarios; b) controlar los efectos distorsionantes provocados por situaciones en las que existen "posiciones de dominio" en el mercado o funcionamiento deficiente del mismo, estableciendo mecanismos preventivos, correctivos y sancionatorios de mayor o menor alcance según los casos; y, c) proteger los intereses y expectativas básicas de los usuarios, particularmente respecto a las variables "calidad" y "precio de los servicios prestados.” (Regulación de la Competencia en las actividades Portuarias)

En el capítulo II de esta regulación habla sobre sociedades anónimas concesionarias en donde se expresa que durante el periodo de concesión de algún puerto público comercial, los integrantes del grupo oferente de la concesión en la proporción que les corresponde a cada uno, no deberán tener un capital suscrito en conjunto menor al 51% y de esta forma crear su “grupo de control”. El capital restante que equivale al 49%, podrá ser suscrito “tanto por los integrantes del oferente como por terceros en general” siempre que dichos integrantes no tengan ningún tipo de “de inhabilitación, prohibición, falta de legitimación o incapacidad para contratar con el Estado”. (Regulación de la Competencia en las actividades Portuarias)

### 2. 1. 2. 1 Estrategias Competitivas

Existen dos tipos de estrategias competitivas: outside-in e inside-out. La estrategia competitiva outside-in está vista desde la perspectiva del cliente, es decir, se toma en cuenta el aporte desde el punto de vista del cliente; en el caso de la estrategia competitiva inside-out está vista desde la perspectiva interna de la organización, es decir, se observa lo que la empresa sabe hacer mejor que sus competidores, en otras palabras su ventaja competitiva.

Según el modelo de Parnell, la estrategia competitiva de un puerto es la búsqueda de una posición competitiva que le permita atraer mayor tráfico marítimo basado en dos variables: el valor neto percibido por los clientes y el control ejercido sobre el área de influencia.

- El valor neto percibido por los clientes: actualmente los puertos modernos e importantes del mundo han apuntado hacia incrementar el valor ofrecido al cliente. Se considera al valor neto “como una relación entre precio y beneficio total percibido” (Khalifa, 2004). El ‘precio’ se refiere a las tarifas portuarias y el ‘beneficio total percibido’ se refiere a la integración del puerto en la cadena logística; para algunos autores, el beneficio total percibido por los clientes está en función de “la calidad y seguridad de los servicios básicos (relaciones con otros puertos y relaciones personales, imagen, seguridad), con la existencia de los servicios de logística de valor agregado, con la integración multimodal con el hinterland, con la eficiencia de los sistemas de información y las instalaciones portuarias, y la conexión directa con líneas marítimas y sus frecuencias.” (Parnell, 2006)
- El control ejercido sobre el área de influencia: comprende todas las acciones llevadas a cabo por las autoridades portuarias con el fin de reducir las opciones a sus clientes por el aumento de barreras de entrada a competidores, por el aumento del control de proveedores, o por el aumento de los costos de cambio. (Parnell, 2006)

## 2. 2 Marco Conceptual

### 2. 2. 1 Sistema Portuario del Ecuador

El sistema Portuario del Ecuador está regido, en el marco legal, por dos leyes y dos reglamentos (Ver Tabla 1).

**Tabla N. 1**  
**Sistema Portuario del Ecuador**

<b>Sistema Portuario del Ecuador</b>		
<b>Leyes</b>	Ley General de puertos	Decreto Supremo No. 289
	Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional	Decreto Supremo No. 290
<b>Reglamentos</b>	Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador	Decreto Supremo No. 467
	Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador	Resolución No.0001/08

**Fuente:** DIRNEA – 2011

**Elaborado:** MASR – 2013 (por la autora)

Así mismo, de acuerdo a CAMAE (Cámara Marítima del Ecuador) el sistema portuario de Ecuador cuenta con diez terminales petroleros, cuatro puertos estatales y veintiún puertos privados.

**Tabla N. 2**  
**Estructura Portuaria del Ecuador**

<b>UBICACIÓN</b>	<b>TERMINAL PETROLERO</b>
Superintendencia del terminal Petrolero de Balao	Terminal de Productos Terminados - <b>TEPRE</b>

<b>- SUINBA</b>	Sistema de Oleoducto Transecuatoriano - <b>SOTE</b>
	Oleoducto de crudos pesados - <b>OCP</b>
Superintendencia del terminal Petrolero de Libertad - <b>SUINLI</b>	Boyas Internacionales
	Muelle de EP Petroecuador
	Boyas de Cautivo
Superintendencia del terminal Petrolero de El Salitral - <b>SUINSA</b>	Salitral Suinsa
	Fuel Oil
	Punta Arenas
	LPG

<b>UBICACIÓN</b>	<b>PUERTO</b>
Esmeraldas – Esmeraldas	Autoridad Portuaria de Esmeraldas
Manta - Manabí	Autoridad Portuaria de Manta
Guayaquil - Guayas	Autoridad Portuaria de Guayaquil:
	Andipuerto S.A.
	Contecon S.A.
	Bananapuerto
	Fertisa
	Ecuabulk
	Ecuagran S.A.
	Industrial Molinera
	Terminal Portuario de Guayaquil - TPG
	Vopak
	Terminal Portuario Internacional Puerto Hondo
	Trinipuerto
Santorisa	

	Emolsa
	Timsa
	La Favorita
	Lubriansa
	TermoGuayas Generation
	Intervisa Trade
	Central Electroguayas
Monteverde - Península de Santa Elena	Terminal Marítimo de Gas Monteverde
Machala - El Oro	Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar
Galápagos	Isla Baltra

**Fuente:** CAMAE (Cámara Marítima del Ecuador) – 2012

**Elaborado:** MASR – 2013 (por la autora)

### 2. 2. 1. 1 Actuales puertos

#### ○ Puerto de Esmeraldas

Este puerto está ubicado en la provincia de Esmeraldas, en el lado nor-occidental de Ecuador y tiene entrada y salida directa al Océano Pacífico, y debido a su ubicación geográfica es el puerto Ecuatoriano más cercano al canal de Panamá, la cual es una gran ventaja para el comercio entre países americanos del sur, centro y norte y, del continente Asiático.

Es un puerto multipropósito, que en la actualidad cuenta con tres muelles, uno de servicios con un calado de 6,5 metros y los dos restantes con un calado de 11,5 metros, con acceso directo desde mar abierto lo cual ayuda a facilitar la maniobrabilidad de las embarcaciones. Este puerto maneja en su mayoría, importaciones de petróleo, pero también se exportan madera, banano, y en general productos al granel.



**Gráfico N. 1**  
**Puerto de Esmeraldas**



**Fuente:** APE (Autoridad Portuaria de Esmeraldas) – 2010

**Tabla N. 3**  
**Carga de Exportación e Importación (Carga en toneladas métricas)**

AÑO	CARGA (T.M.)		TOTAL	% CRECIMIENTO
	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN		
2001	925.116	211.563	1.136.679	39%
2002	1.113.522	148.636	1.262.158	11%
2003	591.483	170.728	762.211	-40%
2004	660.834	232.872	893.706	17%
2005	464.750	228.072	692.822	-22%
2006	555.646	251.841	807.487	17%
2007	511.755	228.416	740.171	-8%
2008	767.640	299.964	1.067.604	44%
2009	357.967	278.569	636.536	-40%
2010	423.579	221.935	645.514	1%
2011	541.499	315.851	857.350	33%
2012	662.464	396.700	1.059.164	24%

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

**Tabla N. 4**  
**Evolución de los TEU'S movilizados**

AÑO	CARGA		TOTAL	% VARIACIÓN
	Importación	Exportación		
2004	839	436	1.275	-16%
2005	1.984	1.351	3.335	162%
2006	15.911	12.739	28.650	759%
2007	23.565	21.473	45.038	57%
2008	28.129	26.756	54.885	22%
2009	22.493	21.848	44.341	-19%
2010	31.828	30.189	62.017	40%
2011	33.673	33.091	66.764	8%
2012	43.003	43.684	86.687	30%

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

**Tabla N. 5**

**Principales productos de importación según tipo de carga – Año 2012 (carga en toneladas métricas)**

PRODUCTOS	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
HIERRO, ACERO Y OTROS METALES	174.908	21.902	40.875	-	237.685
TUBERIA DE HIERRO Y ACERO	107.642	5.914	-	-	113.556
CHASISES PARA ENSAMBLAR CKD	-	81.396	-	-	81.396
AUTOMOVILES Y CHASISES	55.952	-	-	-	55.952
MATERIAL Y EQUIPO PETROLERO	42.581	9.382	-	-	51.963
MERCADERIA GENERAL	142	29.402	-	-	29.544
CARBÓN MINERAL	-	-	27.739	-	27.739
REPUESTOS EN GENERAL	3.538	17.390	-	-	20.928
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	8.782	3.204	-	-	11.986
CEMENTO ESPECIAL	6.545	3.332	-	-	9.877
VEHÍCULO Y MAQUINARIAS	8.101	542	-	-	8.643
YESO	-	-	4.575	-	4.575
CARGA PELIGROSA: CORROSIVOS Y OTROS	1.342	2.817	-	-	4.159
PRODUCTOS QUIMICOS	3.538	-	-	-	3.538
EQUIPOS Y MAQUINARIAS VARIAS	773	-	-	-	773
TRANSFORMADORES Y GENERADORES	150	-	-	-	150
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	-	-	-	-	0
<b>TOTAL</b>	<b>413.994</b>	<b>175.281</b>	<b>73.189</b>	<b>0</b>	<b>662.464</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>62,5%</b>	<b>26,5%</b>	<b>11,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

**Tabla N. 6**

**Principales productos de exportación según tipo de carga – Año 2012 (carga en toneladas métricas)**

PRODUCTOS	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
ACEITE CRUDO DE PALMA	-	134	-	191.947	192.081
ASTILLA DE MADERA	-	-	120.458	-	120.458
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	737	5.039	40.755	-	46.531
VEHICULOS Y MAQUINARIA	25.501	40	-	-	25.541
ARTICULOS DE CERAMICA. PORCELANA Y LOZA	-	3.961	-	-	3.961
MADERA Y Balsa	-	3.917	-	-	3.917
PAPAS	2.780	-	-	-	2.780
MATERIAL Y EQUIPO PETROLERO	638	183	-	-	821
ARTICULOS PARA SUPERMERCADO	-	274	-	-	274
REPUESTOS PARA VEHICULOS Y MAQUINARIAS	-	176	-	-	176
CA CAO	-	160	-	-	160
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	-	-	-	-	0
<b>TOTAL</b>	<b>29.656</b>	<b>13.884</b>	<b>161.213</b>	<b>191.947</b>	<b>396.700</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>7,5%</b>	<b>3,5%</b>	<b>40,6%</b>	<b>48,4%</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

○ **Puerto de Guayaquil**

El Puerto de Guayaquil se inauguró el 31 de Enero de 1963, siendo uno de los primeros puertos en fundarse. Este puerto se convirtió en el año 2011 en el puerto comercial principal del Ecuador ya que manejó el 70% de toda la carga nacional,

alrededor de 9'628,062.18 toneladas de carga movilizada. En el año 2012 manejó 10'864.367 toneladas de carga movilizada. Tiene un área total de 200 hectáreas y la longitud total de los muelles es de 1.625 metros. Según la CEPAL dentro del Ranking de movimiento Portuario de América Latina y el Caribe del año 2012, el Puerto de Guayaquil se encuentra en el puesto N. 8

El puerto cuenta con una infraestructura moderna. El manejo de sus servicios portuarios está a cargo de la empresa privado, lo cual ha ayudado a que exista un mejor servicio, mayor eficiencia operacional y simplificación en los trámites administrativos. Tiene bajo la modalidad de concesión el terminal de Gráneles/Multipropósito (Andipuerto Guayaquil S.A.) y terminales de Contenedores/Multipropósito (Contecon Guayaquil S.A.).

Está ubicado en la Costa Occidental de América del Sur, dentro del Golfo de Guayaquil. Posee limitaciones geográficas debido al calado de sus canales de acceso y a la ubicación dentro del Golfo.

## **Gráfico N. 2**

### **Puerto de Guayaquil**



**Fuente:** APG (Autoridad Portuaria de Guayaquil) – 2012

**Tabla N. 7**

**Carga de Exportación e Importación (Carga en toneladas métricas)**

AÑO	CARGA		TOTAL	% CRECIMIENTO
	Importación	Exportación		
2000	1.453.345	3.177.761	4.631.106	
2001	2.012.606	3.060.279	5.072.885	10%
2002	2.335.346	2.981.135	5.316.481	5%
2003	2.482.926	3.102.583	5.585.509	5%
2004	3.015.130	3.534.007	6.549.137	17%
2005	3.023.379	3.410.916	6.434.295	-2%
2006	3.272.889	3.268.469	6.541.357	2%
2007	3.727.200	3.418.078	7.145.278	9%
2008	3.762.421	3.501.152	7.263.573	2%
2009	3.596.171	3.729.047	7.325.218	1%
2010	4.110.829	3.546.406	7.657.235	10%
2011	4.965.466	4.662.593	9.628.059	26%
2012	5.903.967	4.960.400	10.864.367	13%

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

**Tabla N. 8**

**Evolución de los TEU'S movilizados**

AÑO	CARGA		TOTAL	% VARIACIÓN
	Importación	Exportación		
2004	265.122	251.435	516.557	10%
2005	289.227	278.831	567.608	10%
2006	314.836	288.857	603.693	6%
2007	311.003	286.619	597.622	-1%
2008	293.989	272.206	566.195	5%
2009	316.281	293.246	609.527	8%
2010	357.743	335.746	693.489	14%
2011	484.397	460.947	945.344	36%
2012	501.299	469.737	971.036	3%

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

**Tabla N. 9**

**Principales Productos de importación según el tipo de carga – Año 2012 (carga en toneladas métricas).**

PRODUCTOS	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
OTROS PRODUCTOS	669.807	3.731.354	1.483.849	18.957	5.903.967
TOTAL	669.807	3.731.354	1.483.849	18.957	5.903.967
% PARTICIPACIÓN	11,3%	63,2%	25,1%	0,3%	100,0%

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

**Tabla N. 10**

**Principales Productos de exportación según el tipo de carga – Año 2012 (carga en toneladas métricas).**

PRODUCTOS	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
BANANO Y SUS DERIVADOS	485.517	391.674	51	-	877.241
PLATANOS	-	39.612	-	-	39.612
CAMARONES Y LANGOSTINO	25	34.864	-	-	34.889
MADERAS	-	25.457	-	-	25.457
CAFÉ	-	6.997	-	-	6.997
GALLETAS- CARAMELOS- CHICLETE- DULCES E	-	5.800	-	-	5.800
PESCADO MARISCOS Y MOLUSCOS	-	2.874	-	-	2.874
HARINA DE PESCADO	-	2.859	-	-	2.859
FLORES DE PIRETRO	-	2.382	-	-	2.382
METALES Y SUS PRODUCTOS	-	2.073	-	-	2.073
LLANTAS	-	1.934	-	-	1.934
CACAO	-	1.629	-	-	1.629
ATUN CONGELADO	-	1.496	-	-	1.496
CONSERVAS VARIAS	-	826	-	-	826
ARTICULOS DE CERAMICA- PORCELANA Y LOZA	-	823	-	-	823
ACEITES ALIMENTICIOS ORIGEN ANIMAL	-	0	-	793	793
ARTICULOS DE TOCADOR Y DETERGENTE	-	639	-	-	639
FIBRAS TEXTILES TEJIDOS HILOS	-	636	-	-	636
LADRILLOS	-	361	-	-	361
AZUCAR	-	224	-	-	224
ALUMINIO EN VARIAS FORMAS	-	165	-	-	165
EFFECTOS PERSONALES	-	149	-	-	149
BALSA	-	136	-	-	136
ART. MEDICOS Y FARMACEUTICA	-	112	-	-	112
LICORES	-	96	-	-	96
LAPICES- BORRADORES- REGLA	-	66	-	-	66
LECHE EN POLVO	-	45	-	-	45
ACIDO NO PELIGROSO	-	43	-	-	43
JUGO DE FRUTAS	-	42	-	-	42
AZUCAR Y SUS DERIVADOS	-	15	-	-	15
EQUIPOS Y MAQUINARIAS VARIOS	-	11	-	-	11
ACEITES VEGETALES E HIDROGENADOS	-	10	-	-	10
OTROS PRODUCTOS	126.479	3.823.489	-	-	3.949.967
<b>TOTAL</b>	<b>612.020</b>	<b>4.347.535</b>	<b>51</b>	<b>793</b>	<b>4.960.400</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>12,3%</b>	<b>87,6%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

○ **Puerto Bolívar**

Puerto Bolívar está ubicado en la Provincia de El Oro, en la costa Sudamericana de Ecuador. De acuerdo a Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, es el segundo puerto principal a nivel nacional debido a su gran movimiento de carga. Según la CEPAL dentro del Ranking de movimiento Portuario de América Latina y el Caribe del año 2012, el Puerto de Guayaquil se encuentra en el puesto N. 75

Posee un canal de acceso de 4,5 millas náuticas y un rompeolas natural. El calado máximo en este canal de entrada es de 10,5 metros. La distancia a la ruta del tráfico marítimo internacional es de 37 millas.

Respecto a su infraestructura portuaria, permite el ingreso de 4 naves ya que posee cuatro líneas de atraque que esta distribuidas en un muelle marginal que tiene 360 metros de largo y 25 metros de ancho y un muelle de espigón que tiene 130 metros de largo y 30 metros de ancho.

**Gráfico N. 3**  
**Puerto Bolívar**



**Fuente:** APPB (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar) - 2012

**Tabla N. 11**  
**Carga de Exportación e Importación (Carga en toneladas métricas)**

AÑO	CARGA		TOTAL	% VARIACIÓN
	Importación	Exportación		
2000	120.179	1.628.278	1.748.457	
2001	105.448	1.461.651	1.567.099	-10%
2002	120.067	1.403.139	1.523.206	-3%
2003	93.778	1.518.476	1.612.254	6%
2004	76.865	1.475.289	1.552.154	-4%
2005	80.319	1.346.854	1.427.173	-8%
2006	81.219	1.422.647	1.503.866	5%
2007	129.788	1.653.538	1.783.326	19%
2008	94.364	1.682.349	1.776.713	0%
2009	93.259	1.704.358	1.797.617	1%
2010	109.702	1.930.594	2.040.296	14%
2011	113.265	1.913.994	2.027.259	-1%
2012	120.906	1.559.114	1.680.020	-17.12%

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

**Tabla N. 12**  
**Evolución de los TEU'S movilizados**

AÑO	CARGA		TOTAL	% VARIACIÓN
	Importación	Exportación		
2004	11.175	11.328	22.503	-6%
2005	11.551	10.995	22.546	0%
2006	12.302	11.323	23.625	5%
2007	13.820	22.820	36.640	55%
2008	21.445	26.968	48.413	32%
2009	31.898	36.632	68.530	42%
2010	29.227	32.713	61.940	-9%
2011	25.568	28.375	53.943	13%
2012	27.737	27.077	54.814	2%

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

**Tabla N. 13**

**Principales Productos de importación según el tipo de carga – Año 2012 (carga en tons. métricas).**

PRODUCTOS	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
PAPEL Y SUS DERIVADOS	89.785	9.027	-	-	98.812
VEHÍCULO Y MAQUINARIAS	5.523	15	-	-	5.538
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	2.633	2.473	-	-	5.106
EQUIPOS Y MAQUINARIAS VARIAS	2.875	2	-	-	2.877
NARANJAS	-	2.109	-	-	2.109
UVAS FRESCAS	-	1.832	-	-	1.832
PERAS	-	1.682	-	-	1.682
MANZANAS	-	1.442	-	-	1.442
FRUTAS VARIAS	-	819	-	-	819
PRODUCTOS QUIMICOS	183	26	-	-	209
REPUESTOS EN GENERAL	3	182	-	-	185
DURAZNOS	-	109	-	-	109
HIDRATANTES	90	-	-	-	90
NUECES	-	77	-	-	77
EQUIPOS DE COMPUTACION	-	16	-	-	16
<b>TOTAL</b>	<b>101.095</b>	<b>19.811</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>120.906</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>83,6%</b>	<b>16,4%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

**Tabla N. 14**

**Principales Productos de exportación según el tipo de carga – Año 2012 (carga en tons. métricas).**

PRODUCTOS	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
BANANO	1.338.503	195.654	-	-	1.534.157
PLATANOS	-	21.809	-	-	21.809
PIÑAS	-	1.079	-	-	1.079
PESCADO, MARISCOS Y MOLUSCOS	-	1.008	-	-	1.008
OTRAS MERCADERIAS Y OTROS PRODUCTOS	271	231	-	-	502
PAPAYAS	-	214	-	-	214
MANGOS	-	177	-	-	177
CAMARONES Y LANGOSTINO	-	147	-	-	147
<b>TOTAL</b>	<b>1.338.774</b>	<b>220.340</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.559.114</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>85,9%</b>	<b>14,1%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

## 2. 2. 2 Manta

Manabí es una de las provincias del Ecuador, está ubicada en la zona costera norte del país y su capital es Portoviejo. Tiene una extensión territorial de 18.400 kilómetros cuadrados ocupando el segundo lugar de las provincias con mayor extensión, la de mayor tamaño geográfico es Guayaquil. De acuerdo al INEC, en el último censo del 2010, Manabí tiene una población de 1'369.780 habitantes; una tasa anual de crecimiento del 1,60%; edad media de la población: 28.2 años; analfabetismo en personas de igual o mayor de 15 años es del 10.2%; el analfabetismo digital en personas de igual o mayor de 10 años es del 34.3%.

La ciudad de Manta está ubicada en la provincia de Manabí, siendo el segundo cantón más importante dentro de los 22 cantones que tiene esta provincia. Esta dentro de la Micro-región Metropolitana junto a Portoviejo, Montecristi, Jaramijó y Rocafuerte.

**Gráfico N. 4**  
**Región Metropolitana**



**Fuente:** Plan de Desarrollo Estratégico Parroquial, Consejo Provincial de Manabí – 2012.

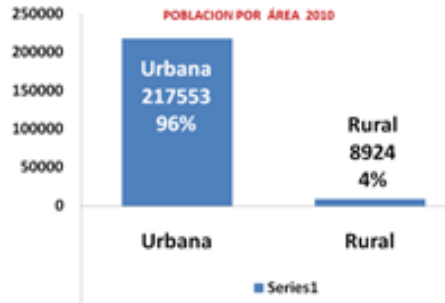
El cantón Manta está dividido en parroquias urbanas y rurales. La parroquia urbana la conforman Manta, Tarqui, Eloy Alfaro, Los Esteros, San Mateo con 217.553 habitantes que equivale el 96% de toda la población, y la parroquia rural lo



conforman San Lorenzo y Santa Marianita con 8.924 habitantes que corresponden al 4% restante.

**Gráfico N. 5**

**Población por área - 2010**

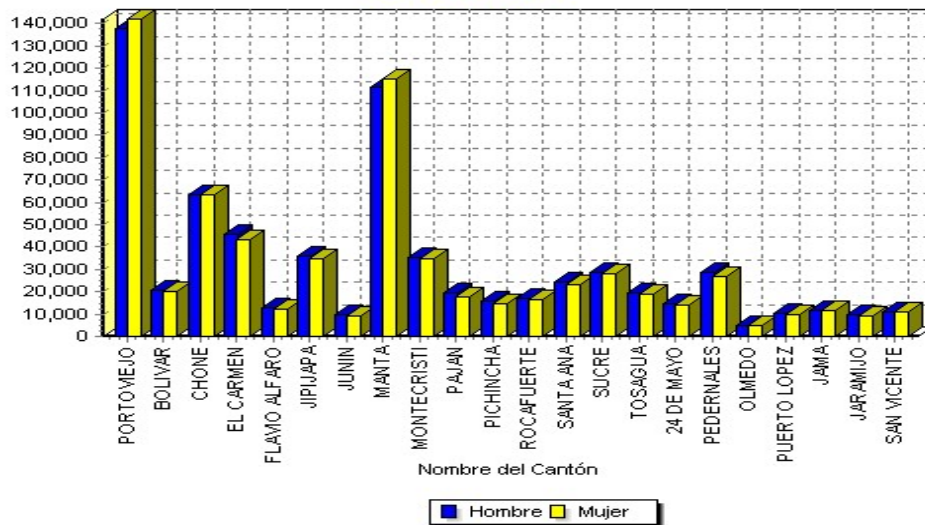


Fuente: INEC - 2010

La provincia de Manabí según el último censo estadístico realizado en el año 2010, tiene una población de 1'369.780 habitantes y Manta cuenta con 226.477 habitantes, siendo el segundo cantón más poblado después Portoviejo con 280.029 habitantes.

**Gráfico N. 6**

**Población provincia de Manabí por Cantón**



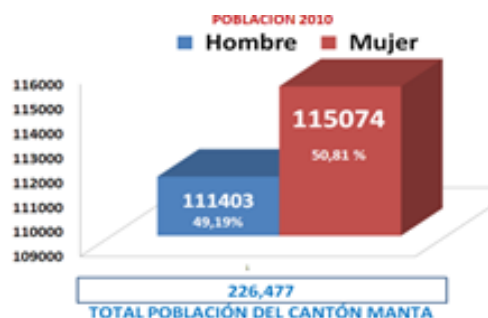
Fuente: INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) – 2010.

Elaborado: MASR – 2013

Del total de 226,477 habitantes, el 50,81% corresponde a mujeres (115.074 personas) y el 49,19% restante corresponde a la población masculina (111403%)

**Gráfico N. 7**

**Población según sexo**



Fuente: INEC – 2010

En la siguiente tabla se muestra la población por edad del cantón Manta. Se puede ver que la población, en su mayoría, es relativamente joven, esto es un buen indicador ya que demuestra que se cuenta con mano de obra que puede ser productiva.

**Tabla N. 15**

**Población por edad**

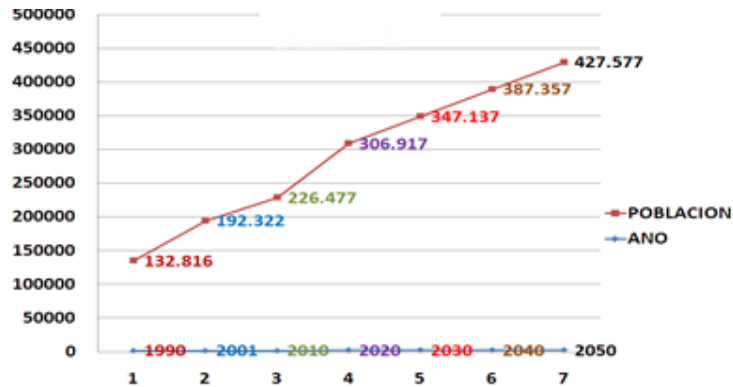
Población por Edad					
Edad	Hombre	%	Mujer		Total
De 100 años y más	10,00	0,01%	31,00	0,03%	41
De 95 a 99 años	36,00	0,03%	101,00	0,09%	137
De 90 a 94 años	133,00	0,12%	214,00	0,19%	347
De 85 a 89 años	319,00	0,29%	503,00	0,44%	822
De 80 a 84 años	554,00	0,50%	806,00	0,70%	1360
De 75 a 79 años	910,00	0,82%	1071,00	0,93%	1981
De 70 a 74 años	1460,00	1,31%	1669,00	1,45%	3129
De 65 a 69 años	1989,00	1,79%	2137,00	1,86%	4126
De 60 a 64 años	2759,00	2,48%	2971,00	2,58%	5730
De 55 a 59 años	3758,00	3,37%	3872,00	3,36%	7630
De 50 a 54 años	4730,00	4,25%	4840,00	4,21%	9570
De 45 a 49 años	5765,00	5,17%	6008,00	5,22%	11773
De 40 a 44 años	6788,00	6,09%	7229,00	6,28%	14017
De 35 a 39 años	7858,00	7,05%	8313,00	7,22%	16171
De 30 a 34 años	8743,00	7,85%	9353,00	8,13%	18096
De 25 a 29 años	9636,00	8,65%	9958,00	8,65%	19594
De 20 a 24 años	9908,00	8,89%	10243,00	8,90%	20151
De 15 a 19 años	10995,00	9,87%	11300,00	9,82%	22295
De 10 a 14 años	11953,00	10,73%	11887,00	10,33%	23840
De 5 a 9 años	11865,00	10,65%	11609,00	10,09%	23474
De 1 a 4 años	9202,00	8,26%	8999,00	7,82%	18201
Menor de 1 año	2032,00	1,82%	1960,00	1,70%	3992
<b>Total</b>	<b>111403,00</b>	<b>1</b>	<b>115074,00</b>	<b>1</b>	<b>226477</b>

Fuente: INEC – 2010.

Según las proyecciones que el GAD de Manta ha realizado, se espera para el 2050 tener una población de alrededor de 47.577 habitantes, teniendo una tasa del crecimiento del 3.6%. En el año 2010, la tasa de crecimiento fue 1.8%.

**Gráfico N. 8**

**Proyección del crecimiento poblacional**



Fuente: INEC – 2010.

La población económicamente activa (PEA) en el cantón Manta es de 90.627 habitantes, corresponde al 34,01% del total de la población. Del total de la PEA, solo el 93.70% declara su actividad laboral y esto genera un subempleo del 8% como se muestra en el Gráfico N 22.

Podemos ver en la siguiente tabla N. 16 la categoría de ocupación del Cantón Manta.

**Tabla N. 16**

**Categoría de Ocupación del Cantón Manta.**

Categoría de ocupación	Casos	%
Empleado/a u obrero/a del Estado, Gobierno, Municipio, Consejo Provincial, Juntas Parroquiales	10.206,0	11,26
Empleado/a u obrero/a privado	37.918,0	41,84
Jornalero/a o peón	4.120,0	4,55
Patrono/a	2.758,0	3,04

Socio/a	1.062,0	1,17
Cuenta propia	20.272,0	22,37
Trabajador/a no remunerado	1.338,0	1,48
Empleado/a doméstico/a	2.963,0	3,27
Se ignora	9.990,0	11,02
Total	<b>84.922,0</b>	<b>93,70</b>
Población Económicamente Activa	<b>90.627,0</b>	<b>100,00</b>

Fuente: INEC – 2010.

Existe una tasa de empleo del 80%, de subempleo del 8% y desempleo del 12%, como lo muestra el siguiente gráfico. (Ver Anexo – Gráfico N. 1)

La provincia de Manabí desde sus inicios ha tenido como sus principales actividades económicas el comercio, la industria manufacturera y la agricultura. Según el INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) la actividad comercial con mayor porcentaje dentro del cantón Manta es el Comercio al por mayor y menor con un 21%, en segundo lugar está la industria manufacturera con un 14,7%, en quinto lugar con un 6,7% está la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca y en noveno lugar con un 4.4% se encuentra la Actividades de alojamiento y servicio de comidas. (Ver Tabla N. 17)

**Tabla N. 17**

**Población según rama de actividad del cantón Manta**

<b>POBLACIÓN SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD DEL CANTÓN MANTA</b>	
Rama de actividad (Primer nivel)	%
Comercio al por mayor y menor	21,50%
Industrias manufactureras	14,70%
Construcción	7,50%
no declarado	7,40%
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	6,70%

Trabajador nuevo	6,40%
Transporte y almacenamiento	6,10%
Enseñanza	5,00%
Actividades de alojamiento y servicio de comidas	4,40%
Administración pública y defensa	3,70%
Actividades de los hogares como empleadores	3,10%
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	2,80%
Actividades de la atención de la salud humana	2,60%
Otras actividades de servicios	2,60%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1,50%
Información y comunicación	1,00%
Artes, entretenimiento y recreación	0,80%
Actividades financieras y de seguros	0,70%
Distribución de agua, alcantarillado y gestión de desechos	0,60%
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	0,60%
Actividades inmobiliarias	0,20%
Explotación de minas y canteras	0,00%
Actividades de organizaciones y órganos extraterritoriales	0,00%
Total	100,00%

**Fuente:** INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) – 2010.

**Elaborado:** MASR – 2013

La actividad del comercio al por mayor y menor, según el INEC, tiene la mayor cantidad de personas trabajando en ese sector, con un total de 19.473 personas, seguido del sector manufacturero con 13.377 personas, en quinto lugar tenemos a la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca que emplea a 6.070 personas en total, y en el sector de servicios existen 4.008 personas trabajando. (Ver tabla N. 18)

### **Tabla N. 18**

#### **Personas empleadas de acuerdo a las principales actividades cantón Manta**

<b>POBLACIÓN SEGÙN RAMA DE ACTIVIDAD DEL CANTÓN MANTA</b>
---

Rama de actividad (Primer nivel)	Manta	Portoviejo
Comercio al por mayor y menor	19,473	21,332
Industrias manufactureras	13,377	6,183
Construcción	6,841	7,957
no declarado	6,708	10,047
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	6,070	16,103
Trabajador nuevo	5,817	7,653
Transporte y almacenamiento	5,554	5,265
Enseñanza	4,534	7,913
Actividades de alojamiento y servicio de comidas	4,008	3,616

**Fuente:** INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) – 2010.

**Elaborado:** MASR - 2013

De acuerdo a estas estadísticas se puede ver claramente que el sector del comercio es la mayor fuente de ingresos que Manta percibe. La industria pesquera es la que ayuda a dinamizar la economía debido al desarrollo que ha tenido en los últimos años con respecto a la pesca de atún, más específicamente y al procesamiento y exportación del mismo.

El sector hotelero y de servicios como restaurantes también fomenta el crecimiento económico debido a que Manta es una ciudad turística en donde las personas que se dedican a esta actividad comercial perciben ingresos debido a que al puerto de la ciudad llegan cruceros con pasajeros y tripulación. Estas personas consumen bienes y servicios. (Ver Anexo - Tabla N. 1)

**Tabla N. 19**

**Ingresos Económicos anuales del Cantón Manta según rama de actividad**

ACTIVIDAD	TOTAL INGRESOS			
	2008	2009	2010	2011 ENE-JUL
Actividades De Servicios Sociales Y De Salud	10.728.237	12.285.101	14.967.652	4.895.987

Actividades Inmobiliarias, Empresariales Y De Alquiler	88.439.112	90.258.061	97.819.114	47.995.314
Administración pública y defensa	1.285.723	1.424.551	1.405.175	5.810.502
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	2.361.953	3.081.981	3.737.820	1.198.353
Bajo relación de dependencia sector privado	655.393	586.912	710.299	26.623
Bajo relación de dependencia sector publico	402.469	445.347	537.438	
Comercio	544.767.728	521.020.008	617.674.952	390.742.227
Construcción	23.692.882	25.069.916	19.732.234	14.962.332
Enseñanza	11.757.952	13.384.727	15.005.936	6.982.296
Explotación de minas y canteras	106.622	163.404	80.503	24.163
Hogares privados con servicio domestico	409.955	327.341	317.857	201.929
Hoteles y restaurantes	21.708.880	17.578.596	20.507.456	12.167.237
Industrias manufactureras	381.014.950	341.397.790	343.081.619	228.708.630
Intermediación financiera	3.490.786	3.621.712	3.962.349	2.210.405
Organizaciones y órganos extraterritoriales				0
Otras actividades comunitarias sociales	13.768.286	14.738.684	21.258.175	7.653.106
Pesca	216.486.752	184.836.757	182.565.288	155.702.459
Suministro de electricidad y agua	81.834.276	0	0	5.400.474
Transporte , almacenamiento y comunicaciones	56.119.686	65.070.727	70.314.369	39.879.734
TOTAL	1.459.031.642	1.295.291.615	1.413.678.236	924.561.771

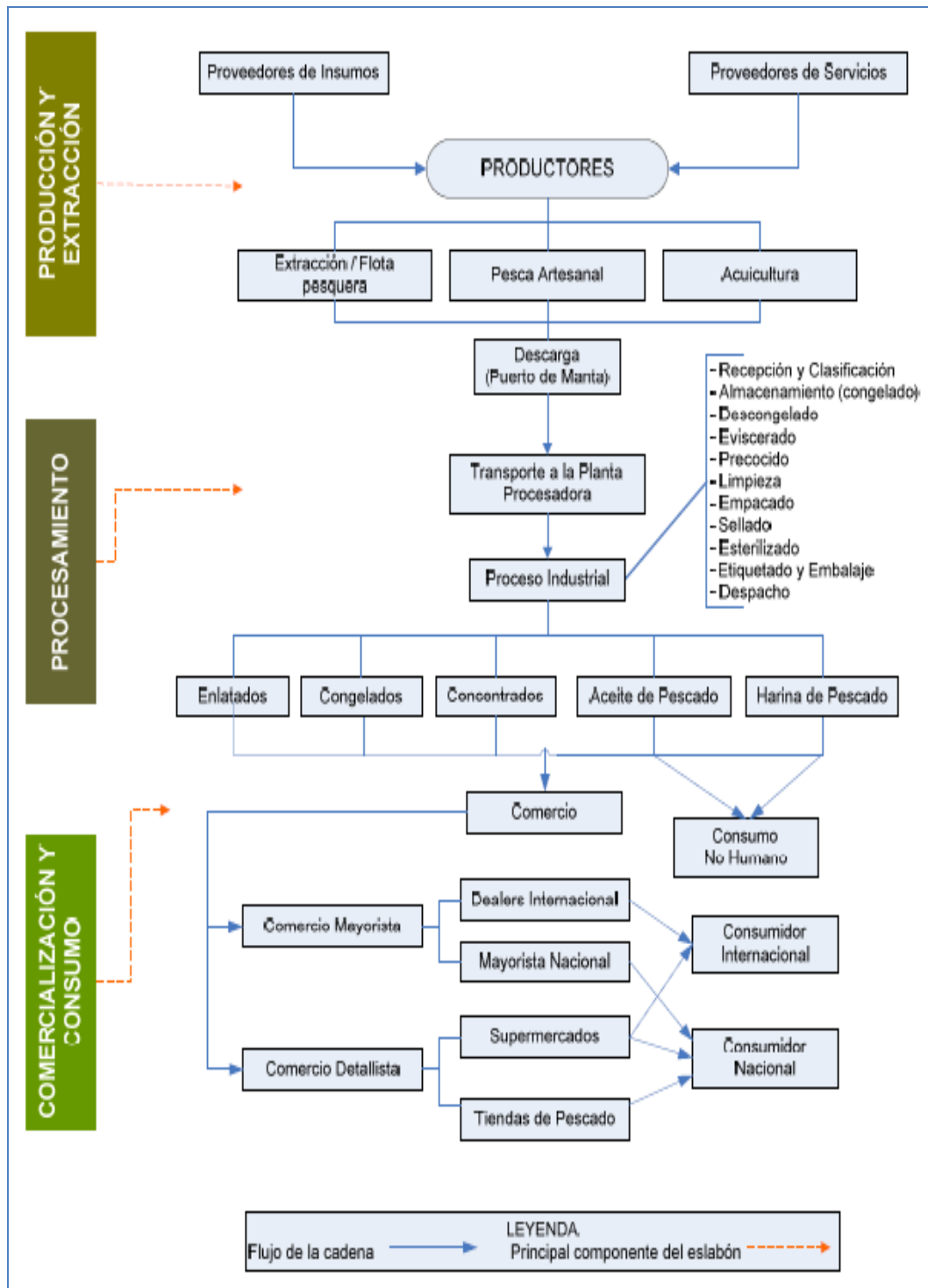
**Fuente:** Servicios de Rentas Internas – SRI – 2010

### **2. 2. 2. 1 Actividad Pesquera**

En la actividad pesquera sobresale el procesamiento y pesca del atún. Las empresas con mayor nivel de exportación en esta industria están ubicadas en el cantón Manta. Siendo esta una actividad principal, ya que Manta es conocida mundialmente por su atún, es importante saber el flujo de esta actividad y como se desarrolla dentro de este cantón.

Gráfico N. 8

Flujo de la Actividad Pesquera en el Cantón Manta



Fuente: CLIRSEN 2011



### **2. 2. 2. 2 Empresas afiliadas a la cámara de Industrias de Manta**

Existen 41 empresas que están afiliadas a la Cámara de Industrias DE Manta (CIM). De acuerdo al tipo de industria se dividen en:

- Industrias de congelación y enlatamientos de productos marinos: 18 empresas
- Industrias químicas.- Fabricación productos farmacéuticos y medicinales, extracción y fabricación aceites y grasas vegetal: 5 empresas
- Industrias de Alimentos.- Elaboración productos alimenticios diversos: 3 empresas
- Industrias de Piladoras de café, cacao, higuera, desmotadoras y empresas agropecuarias: 1 empresa
- Industrias varias (fabric. De productos plásticos, fabricación de vehículos automotores, otros: 5 empresas
- Industrias de la construcción, (construcción suministros eléctricos e inmobiliarios): 1 empresa
- Industrias de la madera, preparación e industrialización de balsa: 1 empresa
- Industrias extractivas (Armadores Pesqueros), extracción productos marinos: 4 empresas
- Industrias impresoras: 1 empresa
- Industrias turísticas: 2 empresas

### **2. 2. 2. 3 Agencias Navieras registradas en Manta**

Con respecto a las agencias Navieras registradas en Manta, según el Ministerio de Transporte y Obras públicas solo existen 10 agencias registradas. Comparadas con Guayaquil (40) la diferencia es muy significativa, dando como resultado la interpretación de que en Guayaquil la actividad portuaria es mayor,

existen mayores clientes registrados en esta ciudad. Con respecto a Puerto Bolívar (9) y Esmeraldas (11) la diferencia es mínima. (Ver Anexo – Tabla N. 2)

#### **2. 2. 2. 4 Producto Interno Bruto**

Con respecto al Producto Interno Bruto PIB del país en los últimos años, por actividad comercial demuestra que en las principales actividades que se realizan en manta como es el caso de la pesca y acuicultura desde el 2008 con 411.050 hasta el 2012 con 385.021 miles de dólares, ha ido creciendo y aportando al crecimiento de la producción nacional. Así mismo es el caso del comercio al por mayor y al por menor; y reparación de vehículos automotores y motocicletas, de alojamiento y servicios de comida y de Procesamiento y conservación de pescado y otros productos acuáticos, como lo demuestra la tabla N. 3 (Ver Anexo)

#### **2. 2. 2. 5 Inversión extranjera Directa**

Con respecto a la inversión extranjera directa por rama de actividad económica desde el año 2008 hasta el año 2012 todas las actividades tienen sus declives y sus subidas. En el caso de la agricultura la inversión extranjera directa se puede decir que se mantiene estable, aunque hay trimestres como por ejemplo, el cuarto trimestre del año 2010 en donde la inversión solamente alcanzó 46.2 miles de dólares. Lo mismo ocurre en el cuarto trimestre del año 2012 en donde IED (inversión extranjera directa) fue negativa, es decir, faltó que se invirtiera dentro de esa actividad.

En el caso del comercio, siendo una de las principales actividades económicas del país, existen valores de IED altos. Por ejemplo, en el año 2008, en el tercer trimestre hubo una IED de 78.639, 5 miles de dólares lo cual es una suma que ayuda significativamente a potenciar y dinamizar la economía y sobre todo al comercio.

Existen otros años como es el caso del cuarto trimestre del 2011 y 2012 en donde la inversión fue de 38.630,7 y 34.686,9 miles de dólares respectivamente.

Con respecto al área de la construcción, en el tercer trimestre del año 2008 la inversión fue de 32.506,30 siendo la más elevada de los últimos años. Las inversiones siguientes oscilan entre 548,5 miles de dólares siendo la cantidad menor invertida (tercer trimestre año 2012) y 23.338,5 miles de dólares (según trimestre año 2012) siendo la segunda cantidad de inversión más alta.

Las siguientes ramas de actividad como es la electricidad, gas y agua, explotación de minas y canteras, industria manufacturera, servicios comunales, sociales y personales, servicios prestados a empresas y transporte, almacenamiento y comunicaciones tienen diferentes valores de IED, los cuales se especifican en las tablas N. 4 – 5 – 6 (Ver Anexo)

Adicionalmente, según el Banco Central del Ecuador en el año 2008 el total de la IED por países fue de 1.057.791,0 miles de dólares; en el año 2009 la IED fue de 307.801,9 miles de dólares; en el año 2010 fue de 163.082,3 miles de dólares; en el año 2011 el total fue de 640.527, 4 miles de dólares y en el año 2012 el total de IED que se registró fue de 591.323,3. En base a estos valores la IED a través de los años ha ido disminuyendo con respecto al 2008 que tuvo el valor más alto. Dentro de estos últimos años no se ha registrado una inversión mayor a la del 2008.

Con respecto a la inversión extranjera directa por país, el mayor inversionista dentro del continente americano es Estados Unidos con una inversión de hasta 653.560,1 miles de dólares en el 2008. (Ver Anexo – Tabla N. 7)

La inversión de países hermanos como Colombia, Venezuela, Perú y Bolivia suman un total de 148.685,4 miles de dólares en el 2008 y se nota un decaimiento de más del 50% en el año 2012 en donde la inversión total fue de 47.738,4 miles de

dólares. El resto de países americanos suman en el año 2008 un total de 533.376,5 miles de dólares, considerándose un aumento en la inversión en el siguiente año, es decir, en el 2009 con un total de 803.305,6 miles dólares, siendo el valor más alto en los últimos años; en el año 2010 la inversión fue de 615.851,8 miles de dólares y en el año 20120 fue de 213.987,8 miles de dólares. (Ver Anexo – Tabla N. 7)

Con respecto a la IED por países se puede ver que el Ecuador recibe inversión de todos los continentes, incluyendo muchos países alrededor del mundo. El país que mayor ha invertido ha sido Estados Unidos, pero también se pueden ver inversiones significativas de países del continente asiático y europeo. En el caso del continente Africano la inversión es mínima al igual que países de Oceanía. (Ver Anexo – Tabla N. 9)

#### **2. 2. 2. 6 Balanza Comercial**

Ecuador es un país que basa su economía principalmente en productos del sector primario. En los últimos dos años (2012 y 2013) el déficit de la balanza comercial ha aumentado. En el año 2012 las exportaciones no petroleras fueron de 9.977,61 millones dólares y las importaciones no petroleras superaron este valor con 18.600,40 millones de dólares dando como resultado en la balanza comercial no petrolera un total de -8.622,79 millones de dólares. La tabla N. 10 (Ver Anexo) muestra como la balanza comercial ha ido evolucionando en los últimos.

En el caso de la balanza comercial petrolera, en el año 2012 las cifras se mantienen positivas, es decir, se ha exportado más de lo que se ha importado. El total de las exportaciones petroleras fueron de 13.791,96 millones de dólares, a este valor se le resta el total de las importaciones petroleras que fueron en ese mismo año de 5.441,14 millones de dólares y nos da una balanza comercial petrolera de 8.350,82 millones de dólares a nuestro favor; sin embargo, el Ministro de Economía, Fausto Ortiz, comenta que en el 2013 existe un deterioro en la balanza comercial, el cual, se

debe a precisamente a las importaciones petroleras. El crecimiento de estas importaciones del año 2011 al 2012 fue de aproximadamente 7% pero del año 2012 al 2013 existe un crecimiento inusual del 18% y se debe al incremento en el volumen de las importaciones petroleras.

Los proyectos como por ejemplo la Refinería del Pacífico ayudará sin duda a dinamizar aún más estos valores dentro del economía ecuatoriana ya que se procesaran millones de barriles de crudo tanto como para abastecer el consumo nacional como para exportar, es decir, ya no tendremos la necesidad imperativa de importar el crudo procesado en gasolina y demás productos derivados del petróleo y a su vez la exportación de estos derivados aumentará, ayudando a que esta balanza comercial petrolera se mantenga positiva.

#### **2. 2. 2. 7 Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de Manta**

La Constitución de la República del Ecuador en el artículo 280 establece que todos los Gobiernos Autónomos Descentralizados deben “Planificar el desarrollo y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial, cantonal y parroquial”. De esta manera el GAD del cantón Manta, a través de este Plan busca el crecimiento armónico y ordenado del territorio correspondiente al cantón Manta.

De acuerdo al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas COPFP en el artículo 43 dispone que para el cantón de Manta, este plan, “será el instrumento de la planificación para ordenar, compatibilizar y armonizar las decisiones estratégicas de desarrollo respecto de los asentamientos humanos, las actividades económico-productivas y el manejo de los recursos naturales en función de sus cualidades territoriales y a través de la definición del modelo territorial de largo plazo”

Así mismo, este Plan va en concordancia al plan del Buen Vivir planteado por el Gobierno Nacional, que busca el desarrollo económico, ambiental e integral-social.

Los lineamientos en los que el GAD del cantón Manta hace referencia en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PDOT son los siguientes: (Ver Anexo – Gráfico N. 2)

#### **2. 2. 2. 7. 1 Fases del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial**

El Plan se desarrolla en tres fases:

1. Diagnóstico: es la fase en donde se contempla las situaciones actuales del Cantón Manta, como por ejemplo, el Plan de desarrollo actual, los proyectos actuales que se realizan en el cantón, las inequidades socio territorial, el plan de desarrollo territorial que en ese entonces se estaba implementando y las oportunidades y potencialidades del cantón.
2. Propuesta: en esta fase se realiza la propuesta del nuevo modelo del Plan de desarrollo y ordenamiento territorial para el cantón, así mismo como las estrategias, objetivos, metas, visión, misión, entre otras.
3. Modelo de Gestión: en esta fase se desarrolla todo lo necesario para obtener una retroalimentación del Plan, por ejemplo, datos específicos de los programas y proyectos, informe sobre el cronograma de actividades realizadas, así mismo como del presupuesto, etc.

#### **2. 2. 2. 7. 2 Visión**

La visión del Plan de desarrollo:

“Configurar a Manta como Puerto Marítimo Internacional del Pacífico conectado mediante una excelente estructura vial con el resto del país, nodos urbanos articulados y diferenciados; un Importante Centro Direccional de la Microrregión Manabita y de la macro región Centro y Sudamérica, Puerto y Aeropuerto de Transferencia Intercontinental; Primer Centro Pesquero Industrial, Turístico y Comercial del País y el Mundo” (PDOT del cantón Manta, 2012)

#### **2. 2. 2. 7. 3 Modelo Territorial Deseado**

“El planteamiento persigue que nuestro Cantón sea más atractivo, eficaz y competitivo, en equilibrio con las necesidades actuales de la sociedad y a los retos que deberán enfrentarse en el futuro.” (PDOT del cantón Manta, 2012)

#### **2. 2. 3. 7. 4 Objetivos**

El PDOT “tiene por objeto complementar la planificación económica, social y ambiental con dimensión territorial; racionalizar las intervenciones sobre el territorio; y, orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible” (COOTAD<sup>6</sup> Art. 297, 2013). Este objetivo se realiza en base a objetivos específicos que son los siguientes:

- “Definir las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo en función de los objetivos económicos, sociales, ambientales y urbanísticos.
- Diseñar los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio.
- Definir los programas y proyectos que concreten estos propósitos”. (PDOT del cantón Manta, 2012)

#### **2. 2. 2. 7. 5 Estrategias**

---

<sup>6</sup> COOTAD: Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

El modelo se desarrollará en base a las siguientes estrategias:

- “Racionalizar e intensificar el uso del suelo urbano actual con base en un esquema de urbanización compacta.
- Fortalecer una red de centros poblados que se complementen entre sí y que ofrezcan soporte a la producción y a los servicios sociales.
- Cada Parroquia del Cantón, como Centro Servidor de Bienes y Servicios más o menos especializados para la población del mismo (asentamientos urbanos y rurales).
- Centros de interacción social, económica y cultural.
- Integrar el planeamiento urbanístico y los medios de transporte.
- Accesibilidad y Conectividad Vial. (PDOT del cantón Manta, 2012)

### **2. 2. 3 Autoridad Portuaria de Manta (APM)**

La Autoridad Portuaria de Manta es la institución que administra al Puerto de Manta, específicamente a sus espigones; es la encargada de manejar y administrar las inversiones realizadas, el manejo de maquinarias, entrada y salida de cruceros, buques junto con su mercadería. En términos generales es la encargada de la administración de las actividades que se realizan cotidianamente en el puerto.



**Gráfico N. 10**  
**Puerto de Manta – Espigones**



**Fuente:** APM (Autoridad Portuaria de Manta) – 2013

**2. 2. 3. 1 Misión**

“Oferta de servicios portuarios que contribuyen a la competitividad del comercio exterior del Ecuador” (Mapa Estratégico de APM, 2012)

**2. 2. 3. 2 Visión**

“Ser reconocidos en el ámbito nacional e internacional como el Puerto de Aguas Profundas del Ecuador: Puerto Gateway y Multipropósito de tercera generación con opción de trasbordo para la costa oeste del Pacífico Sur” (Mapa Estratégico de APM, 2012)

**2. 2. 3. 3 Objetivos Estratégicos**

1. “Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a los buques.”
2. “Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios a las cargas.”

3. “Incrementar los niveles de seguridad integral en los puertos.”
4. “Incrementar el uso eficiente del presupuesto.”
5. “Incrementar el desarrollo del talento humano.”
6. “Incrementar la eficiencia operacional.”
7. “Incrementar los tráficos y la capacidad operativa del Puerto de Manta para convertirlo en un Puerto de Aguas Profundas de tercera Generación.” (Mapa Estratégico de APM, 2012)

#### **2. 2. 3. 4 Estrategias**

La Autoridad Portuaria de Manta ha desarrollado una serie de estrategias para poder lograr sus objetivos estratégicos. De acuerdo a cada objetivo han establecido ciertas estrategias que van de la mano para la realización del mismo. De acuerdo al Mapa estratégico de APM, las estrategias son las siguientes:

1. Mejorar los procesos de prestación de los servicios portuarios.
2. Promover el desarrollo de ventajas competitivas en materia de tecnología, equipamiento, infraestructura y superestructuras para servicios portuarios a los buques.
3. Fortalecer y desarrollar la infraestructura, superestructura, y equipamiento para la operación portuaria.
4. Posicionar al puerto de Manta como un Puerto de Aguas Profundas concentrador de carga de contenedores con destino y/o provenientes de Asia y del Pacífico Oriental Norte a ser distribuida en la Costa Oeste del Pacífico Sur.
5. Convertir al puerto de Manta en un puerto de tercera generación y en un nodo logístico fundamental para consolidar el corredor logístico Multimodal Central del Ecuador (Manta – Manaus).
6. Promover/agenciar el fomento de las cadenas productivas de importación y exportación ubicadas dentro del hinterland del puerto de Manta.

7. Promover el desarrollo de ventajas competitivas en materia de tecnología, equipamiento, infraestructura y superestructuras para servicios portuarios a las cargas.
8. Asegurar el cumplimiento de las normativas de la certificación PBIP.
9. Asegurar el cumplimiento de las normativas de la certificación BASC.
10. Implementar procesos de gestión ambiental en la operación del puerto.
11. Definir e implementar el plan de seguridad industrial y gestión de riesgos operacionales.
12. Promover el desarrollo de ventajas competitivas en materia de tecnología, equipamiento, infraestructura y superestructuras para la seguridad integral en los puertos.
13. Mejorar los mecanismos de planificación, seguimiento y control de la ejecución presupuestaria en el marco del plan estratégico y planes operativos.
14. Fortalecer la gestión de los subsistemas del talento humano.
15. Asegurar el cumplimiento de lo establecido en la LOSEP (Ley Orgánica del Servicio Público)
16. Generar propuestas de proyectos de reformas a leyes, reglamentos, y normas aplicables al sector portuario nacional.
17. Implementar un Plan de TIC's<sup>7</sup> acorde a las necesidades institucionales.
18. Implementar un sistema de inteligencia de negocios (BI) y procesamiento transaccional de la organización.
19. Fortalecer la gestión documental.
20. Fomentar la cultura organizacional de planificación y gestión por procesos.
21. Promover el desarrollo de ventajas competitivas en materia de procesos para prestación de servicios.
22. Promover el desarrollo de ventajas competitivas en materia de marco legal institucional y estructura organizacional.
23. Desarrollar la delegación de la prestación de los servicios a operadores privados y el control de su gestión.

---

<sup>7</sup> TIC's: Tecnología de la información y comunicación.

24. Desarrollar ventajas competitivas en materia de tecnología equipamiento, infraestructura y superestructuras organización/servicios, (iii) tarifas/costos y (iv) marco legal e institucional.
25. Desarrollar el Puerto de Manta en un nodo logístico fundamental para consolidar el Corredor Logístico Multimodal Central del Ecuador (Manta – Manos).
26. Desarrollar la integración e interacción del Puerto con el territorio y la comunidad Portuaria.”

#### **2. 2. 3. 4. 1 Código PBIP**

“El Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), es una regulación de carácter internacional, emitida por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI<sup>8</sup> y de su grupo de trabajo sobre protección marítima, la cual promueve la prevención de actos terroristas que pongan en peligro la integridad de vidas humanas, buques e instalaciones portuarias mediante un marco internacional de cooperación entre los gobiernos contratantes, organismos gubernamentales, las administraciones locales, sectores navieros y portuarios.” (Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello, 2013)

#### **2. 2. 3. 4. 2 Certificación BASC**

“BASC –Seguridad y Protección al Comercio Internacional- (por su siglas en inglés) es una alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales.” (Business Alliance for Secure Commerce, 2013)

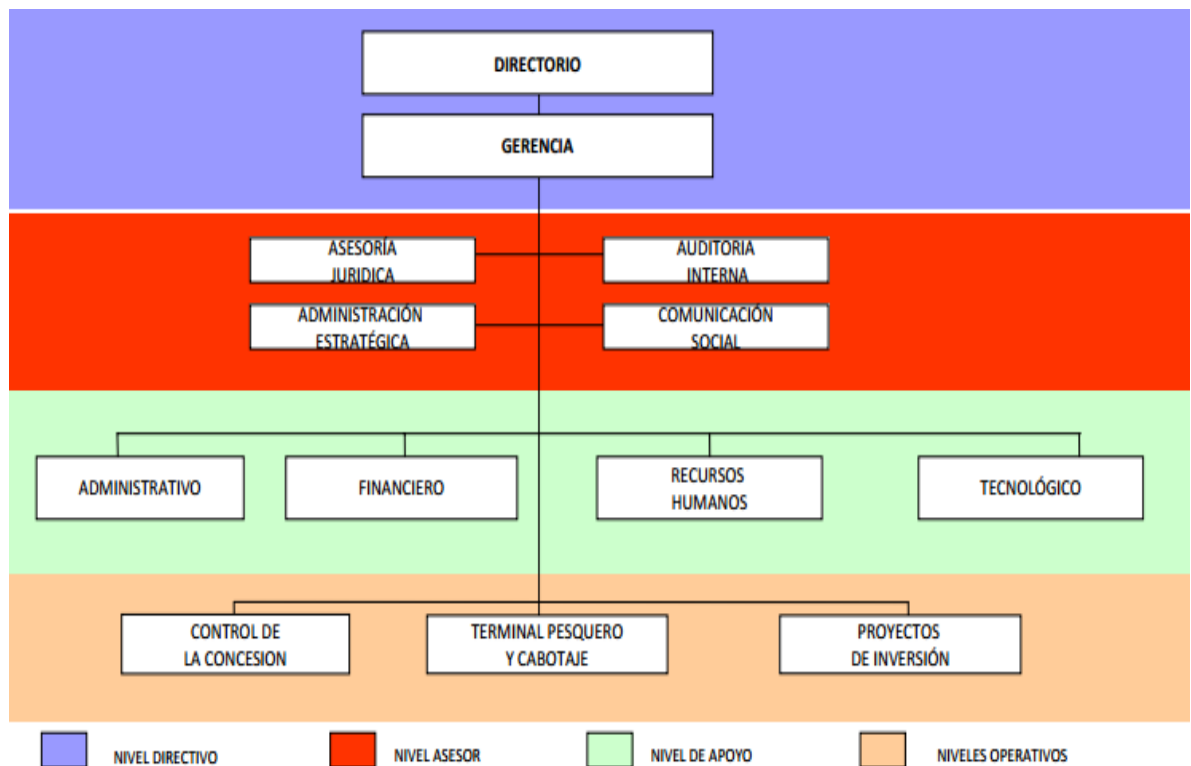
#### **2. 2. 3. 5 Características Organizacionales**

---

<sup>8</sup> OMI: Organización Marítima Internacional.

APM cuenta con un organigrama organizacional, en donde se especifican los cargos y el nivel de cada uno.

**Gráfico N. 11**  
**Estructura Orgánica de APM**



**Fuente:** APM (Autoridad Portuaria de Manta) – 2010

#### 2. 2. 4 Puerto de Manta

El Puerto de Manta está ubicado en la ciudad de Manta, Manabí. Posee características naturales únicas, como por ejemplo su calado natural, es por esta razón que también es conocido como “el Puerto de Aguas Profundas del Ecuador”. Estas características lo convierten en un puerto con tráfico marítimo y también en el primer puerto pesquero, marítimo y turístico del Ecuador, ya que recibe tanto buques pesqueros, tanqueros y fibras artesanales, como cruceros y yates turísticos.

**Gráfico N. 12**

**Puerto de Manta – Vista del puerto artesanal**



**Fuente:** Elcomercio.com - 2011

**2. 2. 4. 1 Ubicación Estratégica**

El Puerto de Manta tiene un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo y a 600 millas del canal de Panamá (24 horas aproximadamente), además se encuentra en una posición cercana a la línea equinoccial, permitiéndole ser un punto equidistante entre demás países y ciudades. Su ubicación exacta es “latitud de 0°57’ Sur y una longitud 80°43’ Oeste.” (Ubicación Geo-Estratégica de APM, 2013)

**Gráfico N. 13**

**Distancia 25 millas del Tráfico Marítimo**



**Fuente:** APM (Autoridad Portuaria de Manta) – 2010

## 2. 2. 4. 2 Ventajas comparativas y competitivas

El Puerto de Manta, como se mencionó anteriormente, posee características que lo convierten en un puerto atractivo para el comercio internacional y por supuesto nacional. La población de Manta en su mayoría se dedica al comercio y al turismo y gracias a estas ventajas, el puerto se convierte en un modelo competitivo dentro del mercado.

Una de las ventajas es que no posee canales y cuenta con un calado natural de 12 metros en la marea y en el área más baja, lo cual es una ventaja frente a otros puertos como por ejemplo el de la ciudad de Guayaquil que solo tiene 9.75 metros de profundidad. Así mismo, compite con puertos internacionales como son el de Buenaventura y Callao con 10 metros de calado y el de San Antonio con 12 metros de profundidad.

**Tabla N. 20**

### Comparación Puerto de Manta con Puertos de Sudamérica

Puerto		Millas Nauticas	Calado
Manta 12 m.	Buenaventura	375	10 m.
	Balboa	598	16 m.
	Callao	848	10 m.
	San Antonio	2151	12 m.

**Fuente:** APM (Autoridad Portuaria de Manta) – 2010

**Gráfico N. 14**

### Ubicación de Puertos en Sudamérica



**Fuente:** AMP (Autoridad Portuaria de Manta) - 2010

Adicionalmente, tiene la capacidad de recibir barcos de hasta 50 toneladas y un acceso por el Norte y el Este, ventaja que no tienen el Puerto de Guayaquil, Puerto Bolívar ni el puerto de Esmeraldas. Su servicio es las 24 horas, 365 días al año y cuenta con tiempos de espera que se acomodan a las necesidades de los clientes.

Su distancia equidistante a la línea equinoccial es una ventaja geográfica que ayuda a que el comercio mejore entre países ya que hay mayor acceso a los mercados de Colombia, Centro América, San Diego, Los Ángeles, y en el sur con Perú y Chile. Dentro del Ecuador se encuentra también en una ubicación equidistante con relación a las principales ciudades y centros de consumo, por ejemplo, la distancia a la ciudad de Quito es de 362 kilómetros, a la ciudad de Cuenca es de 392 kilómetros y a la ciudad de Guayaquil es de 180 kilómetros.

**Tabla N. 21**

**Distancias entre Manta y ciudades principales de Ecuador**

	CIUDAD	KM.
Manta	Esmeraldas	371
	Santo Domingo	199
	Quito	362
	Quevedo	143
	Cuenca	392
	Guayaquil	180
	Colombia	687
	Perú	466

**Fuente:** APM (Autoridad Portuaria de Manta) - 2010

**2. 2. 4. 3 Infraestructura y equipamientos en el puerto**

Puerto de Manta cuenta actualmente con una infraestructura que aunque está en buenas condiciones, con el nuevo proyecto de Puerto de Transferencia, será una infraestructura que va a quedar pequeña para la cantidad de buques que se acoderarán, no solo en términos de cantidad sino de tamaño y calado.



Actualmente el puerto cuenta con 800 metros repartidos en dos espigones lineales con capacidad para recibir 4 embarcaciones al mismo tiempo; tienen una plataforma de 45 metros de ancho cada espigón y su profundidad es de 12 metros. Generalmente los buques que se reciben en estos espigones son buques pesqueros, graneleros, portacontenedores, ro-ro (buques carreros) y cruceros.

Así mismo, posee un pequeño puerto para los pescadores que lo hacen de manera artesanal o que utilizan embarcaciones de casco de madera. Este muelle tiene 618 metros lineales y cuenta con una profundidad de 6,50 metros. También se ofrece el servicio de cabotaje.<sup>9</sup>

**Gráfico N. 15**  
**Infraestructura del Puerto de Manta**



**Fuente:** APM (Autoridad Portuaria de Manta) – 2010

<sup>9</sup> Servicio de cabotaje: Navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de su nación sin perder de vista la costa, o sea siguiendo derrota de cabo a cabo. La legislación marítima y la aduanera de cada país suelen alterar sus límites en el concepto administrativo, pero sin modificar su concepto técnico. (Diccionario de la Real Academia Española).

Adicionalmente, el puerto ofrece el servicio de carga, descarga, avituallamiento<sup>10</sup>, almacenamiento, y fondeo; ofrece el servicio de pesaje ya que cuenta con balanzas que realizan este trabajo y demás equipos necesarios como grúas, remolcadores, etc. Gracias a la ubicación, pueden ofrecer un fácil acceso para las embarcaciones que llegan y por ende las maniobras de entrada y salida se facilitan.

**Gráfico N. 16**

**Servicios que ofrece APM a los buques**



**Fuente:** APM (Autoridad Portuaria de Manta) – 2010

Con respecto a la carga y a los contenedores ofrecen servicios de mano de obra, maquinarias especializadas para el movimiento, la descarga o carga de la mercadería, almacenaje, etc. Cuenta con 120.980 m2 para almacenamiento.

**Gráfico N. 17**

**Servicios que ofrece APM a los contenedores**



**Fuente:** APM (Autoridad Portuaria de Manta) – 2010

<sup>10</sup> Avituallamiento: Es la acción de entrar provisiones al buque. (ABC del comercio – Puerto Buenaventura – Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura)

## Gráfico N. 18

### Servicio que ofrece APM a la carga



Fuente: APM (Autoridad Portuaria de Manta) – 2010

Para los turistas y la tripulación de cruceros que llegan al puerto o para la tripulación de las embarcaciones se ofrecen servicios de seguridad física, atención médica, y demás servicios que garanticen la seguridad de las personas.

#### 2. 2. 4. 4 Actividad Comercial

Según el boletín estadístico del año 2012 que el Ministerio de Transporte y Obras públicas publican anualmente, al puerto de Manta llegaron 378 embarcaciones en total, comparado con el año 2011 que llegaron 359 embarcaciones, la afluencia marítimo se incrementó. (Ver Tabla N. 22)

Tabla N. 22

#### Número de Naves arribas al Sistema Portuario Nacional – 2012

PUERTOS	2009	2010	2011	2012
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	208	208	287	312
Autoridad Portuaria de Manta <sup>(1)</sup>	393	354	359	378
Autoridad Portuaria de Guayaquil	1.296	1.185	1.254	983
Terminales Portuarios Habilitados <sup>(2)</sup>	877	917	911	722
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	500	536	479	381
Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	418	406	358	345
Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad	218	239	237	266
Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral	38	35	36	78
<b>TOTAL</b>	<b>3.948</b>	<b>3.880</b>	<b>3.921</b>	<b>3.465</b>

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

En la tabla N. 23 están clasificadas las 378 embarcaciones arribadas a APM según su calado al arribo y al zarpe (al zarpe se refiere luego de descargar o cargar la

mercancía). Aunque el puerto ofrece un calado para que naves con calados de entre 11,01 y 12 metros ingresen al puerto, es notable que la afluencia de este tipo de embarcaciones no es común. Es el mismo caso con las embarcaciones de mayor tonelaje. Las embarcaciones de menor calado y menor Toneladas de registro bruto TRB son las que tienen mayor participación. En el caso de las naves de menor a 8,2 metros de calado al arribo tienen una participación del 82,2%, siendo la más alta. En el caso del calado al zarpe, de igual manera, las de menor a 8,2 metros de calado participan con el 88,6%. En el caso de las toneladas las embarcaciones de menor a 6,000 TRB son un total de 220 embarcaciones con el 58,2% de aportación.

**Tabla N. 23**

**Naves arribadas según su calado y TRB – 2012 (naves en unidades)**

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL	% PARTICIPACIÓN
<b>CALADO AL ARRIBO (Metros)</b>														
Menor 8,2 M	23	30	38	27	32	19	30	21	26	13	29	25	313	82,8%
Entre 8,21 y 9 M	3	4	5	2	2	3	2	4	1	2	4	3	35	9,3%
Entre 9,01 y 9,76 M	1	-	2	-	1	2	-	1	1	1	3	2	14	3,7%
Entre 9,77 M y 11 M	-	1	-	1	1	-	2	1	-	2	-	1	9	2,4%
Entre 11,01 M y 12 M	1	1	-	1	-	1	-	-	-	1	1	1	7	1,9%
Mayor a 12 M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>378</b>	<b>100,0%</b>
<b>CALADO AL ZARPE (Metros)</b>														
Menor 8,2 M	26	33	37	29	33	20	32	24	26	16	32	27	335	88,6%
Entre 8,21 y 9 M	1	2	5	-	2	4	1	1	1	1	3	3	24	6,3%
Entre 9,01 y 9,76 M	1	-	3	2	1	-	-	1	1	1	2	2	14	3,7%
Entre 9,77 M y 11 M	-	-	-	-	-	1	1	1	-	1	-	-	4	1,1%
Entre 11,01 M y 12 M	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,3%
Mayor a 12 M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>378</b>	<b>100,0%</b>
<b>TRB (Toneladas)</b>														
Menor 6,000	15	19	26	20	18	12	25	16	18	7	26	18	220	58,2%
Entre 6,001 y 12,000	1	3	4	4	4	4	2	3	3	2	2	4	36	9,5%
Entre 12,001 y 18,000	-	-	-	-	2	1	2	1	2	1	4	-	13	3,4%
Entre 18,001 y 24,000	1	2	3	-	1	-	-	1	-	1	-	1	10	2,6%
Entre 24,001 y 30,000	2	1	1	3	3	1	-	1	-	-	1	1	14	3,7%
Mayor a 30,001	9	11	11	4	8	7	5	5	5	8	4	8	85	22,5%
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>378</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

Del total de 378 embarcaciones, se pueden diferenciar que tipo de embarcación es, por ejemplo, las graneleras son las que proporcionaron mayor tráfico al puerto, habiendo llegado 150 unidades con gránulos sólidos, le siguen las embarcaciones con carga general la cual fueron 70 unidades. (Ver Tabla N. 24)

**Tabla N. 24**

**Naves arribadas según tipo de carga – 2012 (carga en toneladas métricas)**

TIPO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL	PARTICIPACIÓN PORCENTUAL
BANANEROS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
CONTAINERAS	-	-	-	-	1	2	2	1	1	-	2	2	11	2,9%
CARGA GENERAL	6	8	8	3	7	8	5	5	4	6	4	6	70	18,5%
GRANELES SOLIDOS	7	14	21	13	15	9	17	11	11	6	15	11	150	39,7%
GRANELES LIQUIDOS	1	4	4	4	6	2	1	4	4	2	2	3	37	9,8%
TURISTICOS	5	5	4	2	2	-	-	-	-	1	2	3	24	6,3%
VISITA OFICIAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
TRANSPORTE ESPECIALIZADO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
INVESTIGACION CIENTIFICA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
PESQUEROS SIN CARGA	9	5	8	9	5	4	9	6	8	4	12	7	86	22,8%
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>378</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

En la siguiente tabla (N. 25) muestra las naves arribadas en el puerto de Manta según su bandera. Esta cifra es importante ya que se puede distinguir con que países se realizan actividades de comercio y turismo. Con respecto al comercio, se puede ver claramente que han arribado 103 embarcaciones de Panamá, siendo el 27.2% de total de las naves arribadas. Esta cifra en comparación de las demás muestra notablemente que muchas de las embarcaciones que entran por el canal de Panamá hacia Sur América se dirigen al puerto de Manta como punto de transferencia y así poder enviar la carga al lugar de destino.

En segundo lugar se encuentra con 20,6% de aportación, las naves con bandera Colombiana, esto equivale a 78 embarcaciones. Muchas de estas embarcaciones pasan por APM como punto de transferencia y enviar productos hacia el continente asiático y para el consumo nacional.

Así mismo, llegan naves con banderas del continente asiático como por ejemplo de Singapur, China Japón y Hong Kong que equivalen a 16, 3, 3 y 3 embarcaciones respectivamente. Del continente europeo llegan embarcaciones de Holanda (10), España (8), Gran Bretaña (7), Alemania (5), Suiza (2), Portugal (2), etc. Del continente americano llegan embarcaciones de Venezuela (19), Nicaragua (8), Guatemala (8), Perú (5), México (2), y Chile (1), entre otras.

El puerto de Manta recibe embarcaciones provenientes de muchos destinos, esto es una ventaja que puede ser explotada para poder intensificar el comercio entre las diferentes regiones y países del mundo.

**Tabla N. 25**

**Naves arribadas según Bandera – 2012 (Naves en unidades)**

BANDERA	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL	PARTICIPACIÓN (%)
ALEMANIA	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	5	1,3%
BAHAMAS	5	4	5	2	2	1	1	1	1	1	1	4	28	7,4%
BARBADOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	0,3%
BELICE	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	0,5%
BERMUDA	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3	0,8%
CAIMAN ISLAS	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	0,5%
CHILE	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,3%
CHINA	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	3	0,8%
CHIPRE	1	-	-	-	-	-	1	1	-	2	1	1	7	1,9%
COLOMBIA	4	4	10	9	6	4	7	6	7	1	14	6	78	20,6%
COREA DEL SUR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	0,3%
CROACIA	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	0,3%
DINAMARCA	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,5%
EEUU	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	1,1%
ESPAÑA	1	-	1	1	-	-	3	1	1	-	-	-	8	2,1%
FRANCIA	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	2	0,5%
GIBRALTAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	0,3%
GRAN BRETAÑA	-	1	1	1	1	-	1	-	1	1	-	-	7	1,9%
GRECIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	0,3%
GUATEMALA	1	1	-	1	1	-	1	-	1	-	1	1	8	2,1%
HOLANDA	2	1	-	1	1	1	-	1	-	1	-	2	10	2,6%
HONG KONG	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1	3	0,8%
ISLAS MARSHALL	1	1	2	1	1	-	-	2	1	2	-	1	12	3,2%
JAPÓN	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3	0,8%
KIRIBATI	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,3%
LIBERIA	-	2	-	-	1	2	-	-	1	1	1	1	9	2,4%
MALTA	-	1	2	-	2	-	1	-	-	1	1	1	9	2,4%
MEXICO	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	2	0,5%
NICARAGUA	-	1	1	-	-	1	1	-	-	2	1	1	8	2,1%
NORUEGA	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,8%
PANAMA	7	9	11	7	12	9	12	8	7	3	13	5	103	27,2%
PERÚ	2	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	5	1,3%
PORTUGAL	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2	0,5%
SINGAPUR	1	-	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	16	4,2%
SUIZA	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	2	0,5%
VANUATU	-	-	-	-	-	-	3	-	2	1	-	-	6	1,6%
VENEZUELA	2	3	3	3	3	1	1	-	1	-	-	2	19	5,0%
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>378</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

Con respecto al turismo, el puerto de Manta y el puerto de Guayaquil, son los únicos puertos en el Ecuador que reciben naves tipo crucero, que son comunes para el turismo, siendo Manta el puerto con mayor tráfico. Esto se debe al calado natural de este y a la ubicación estratégica que tiene con respecto al tráfico marítimo internacional. En el año 2012 se recibieron 24 embarcaciones con 20.848 pasajeros a diferencia de Guayaquil que recibió 14 embarcaciones con un total de 7.977 embarcaciones.

**Tabla N. 26**

**Histórico de Naves y Pasajeros arribados por turismo**

PUERTOS	NAVES DE TURISMO				PASAJEROS			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	2	2	-	-	208	208	-	-
Autoridad Portuaria de Manta	21	19	19	24	23.473	16.114	16.572	20.848
Autoridad Portuaria de Guayaquil	8	9	10	14	2.629	7.191	7.150	7.977
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL PAÍS</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>38</b>	<b>26.310</b>	<b>23.513</b>	<b>23.722</b>	<b>35.786</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

En la siguiente tabla (N. 27) se detalle la bandera, las dimensiones de la embarcación, la procedencia y el número de pasajeros de los 24 cruceros que llegaron al puerto de Manta.

**Tabla N. 27**

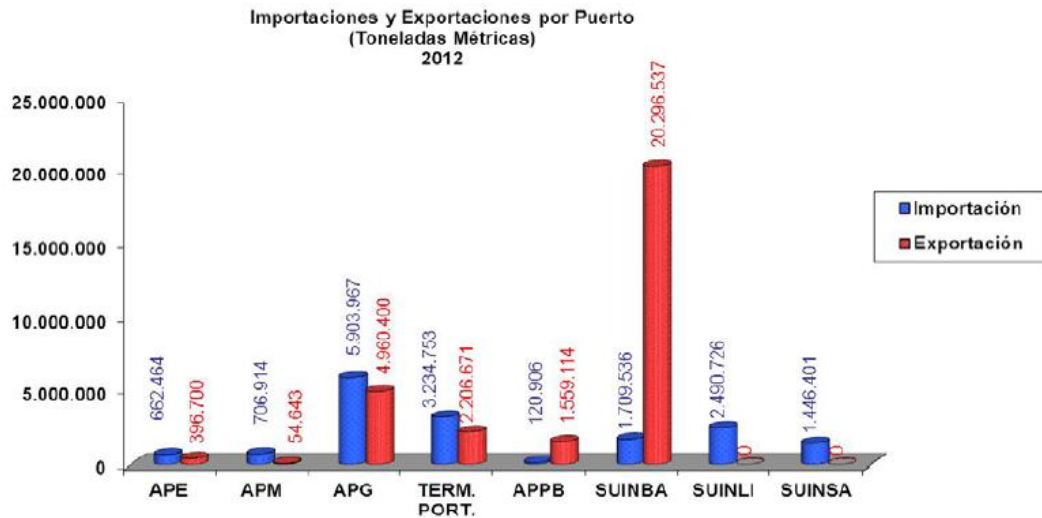
**Naves de turismo arribadas – 2012**

DATOS DE LA NAVE									
Nombre	OMI	Bandera	Eslora (mts)	Calado (mts)	TRB	Fecha Arribo	Fecha Zarpe	Procedencia	Número de Pasajeros
AMADEA	8913162	BAHAMAS	192,82	8,00	29.008	07/01/2012	07/01/2012	COLÓN	500
ASTOR	8506373	BAHAMAS	176,5	6,10	20.704	09/01/2012	09/01/2012	CANAL DE PANAMA	404
PRINSENDAM	8700280	HOLANDA	204,00	7,2	37.983	11/01/2012	11/01/2012	PTO. LIMÓN	759
SEVEN SEAS MARINER	9210139	BAHAMAS	217	7,00	48.075	15/01/2012	15/01/2012	PANAMÁ	651
SILVER SPIRIT	9437866	BAHAMAS	195,7	6,60	36.009	17/01/2012	17/01/2012	CANAL DE PANAMA	457
BALMORAL	8506294	BAHAMAS	218,05	7,10	43.537	08/02/2012	08/02/2012	ACAJUTLA	1257
ISLAND SKY	8002894	BAHAMAS	90,6	4,20	4.200	08/02/2012	08/02/2012	LOBOS DE AFUERA, PERÚ	102
SEABOURN SOJOURN	9417098	BAHAMAS	198,15	6,64	32.346	10/02/2012	10/02/2012	CALLAO	383
MS DEUTSCHLAND	9141807	ALEMANA	175,49	7,00	22.496	10/02/2012	10/02/2012	GUAYAQUIL	205
ROTTERDAM	9122552	HOLANDA	237,91	8,00	61.849	22/02/2012	22/02/2012	GUAYAQUIL	1293
STAR PRINCESS	9192363	BERMUDA	289,62	8,45	108.977	09/03/2012	09/03/2012	CALLAO	2404
ADONIA	9210220	BERMUDA	180,45	7,00	30.277	14/03/2012	14/03/2012	SALAVERRY	663
INFINITY	9189421	BAHAMAS	294,00	8,32	90.940	19/03/2012	19/03/2012	PANAMA	2049
BREMEN	8907424	BAHAMAS	111,5	4,80	6.752	19/03/2012	19/03/2012	ISLA DE LA PLATA	138
BLACK WATCH	7108930	BAHAMAS	205,46	9,20	28.613	07/04/2012	07/04/2012	ACLAJUTA	721
VEENDEAM	9102992	HOLANDA	219,14	8,00	57.092	11/04/2012	11/04/2012	GUAYAQUIL	1277
EXPLORER ISE	9183518	ALEMANA	180,4	7,00	24.318	15/05/2012	17/05/2012	FUERTE AMADOR, PANAMA	385
EXPLORER ISE	9183518	ALEMANA	180,4	7,00	24.318	30/05/2012	02/06/2012	CALLAO, PERÚ	422
VEENDEAM	9102992	HOLANDA	219,14	8,00	57.092	30/10/2012	30/10/2012	SAN BLAS, PANAMÁ	1232
LE BOREAL	9502506	FRANCIA	142,1	6,00	10.944	02/11/2012	02/11/2012	PANAMÁ	130
CALEDONIAN SKY	8001960	BAHAMAS	90,6	4,20	4.200	15/11/2012	15/11/2012	PANAMÁ	86
INFINITY	9189421	BAHAMAS	294,00	8,32	90.940	14/12/2012	14/12/2012	PANAMA	2050
STAR PRINCESS	9192363	BERMUDA	289,62	8,45	108.977	15/12/2012	15/12/2012	PUNTA ARENAS, CR.	2547
EXPLORER ISE	9183518	ALEMANA	180,4	7,00	24.318	23/12/2012	23/12/2012	CALLAO	733
<b>Total BUQUES DE TURISMO</b>									<b>24</b>
<b>Total PASAJEROS</b>									<b>20.848</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

Con respecto a las importaciones y exportaciones del Sistema portuario Nacional, por el puerto de Manta salieron en calidad de exportación 54.643 toneladas métricas y en calidad de importación entraron al país 706.914 toneladas métricas, dando un total de 761.557 T.M. de productos siendo también el total de carga manejada por APM. (Ver gráfico N. 19)

**Gráfico N. 19**  
**Importaciones y Exportaciones del Sistema Portuario Nacional – 2012 (Carga dada en toneladas métricas T.M.)**



**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

Estas importaciones que corresponden a 706.914 toneladas métricas están repartidas en los principales productos que ingresaron al país, según el tipo de carga. La mayor carga movilizada según el tipo es de carga sólida como el trigo con 283.409 T.M. y atún congelado con 151.842 T.M. y demás productos como sustancias de combustión espontánea (36.617 T.M.), maíz (30.397 T.M.), cemento (14.918 T.M.), pescado congelado (486 T.M.) contribuyendo con el 73,2% del total de las importaciones; y del tipo de carga líquida están los aceites vegetales e hidrocarburos con 121.789 T.M aportando el 17,2% del total de las importaciones; con respecto al tipo de carga general como automóviles y chasises se importaron 46.783 T.M. y otros



productos similares como máquinas y equipos varios (8.603 T.M.), vehículos de transporte (4.133 T.M.), vehículos y maquinarias (1.984), etc. que contribuyeron con el 9% del total. (Ver tabla N. 28)

**Tabla N. 28**

**Principales productos de importación según el tipo de carga – 2012 (carga en toneladas métricas)**

PRODUCTOS	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
TRIGO	-	-	283.409	-	283.409
ATUN CONGELADO	-	-	151.842	-	151.842
ACEITES VEGETALES E HIDROCARBUROS	7	60	-	121.789	121.856
AUTOMOVILES Y CHASISES	46.783	-	-	-	46.783
SUSTANCIAS DE COMBUSTION ESPONTANEA	-	-	36.617	-	36.617
MAIZ	-	-	30.397	-	30.397
CEMENTO	-	-	14.918	-	14.918
MAQUINAS Y EQUIPOS VARIOS	8.603	-	-	-	8.603
VEHICULOS DE TRANSPORTE	4.133	-	-	-	4.133
OTRAS FRUTAS	-	2.895	-	-	2.895
VEHICULOS Y MAQUINARIAS	1.984	-	-	-	1.984
ARTICULOS DE METAL	1.443	-	-	-	1.443
COMPUESTOS QUIMICOS	-	648	-	-	648
PESCADO CONGELADO	-	52	486	-	538
PARTES PARA ENSAMBLAJE DE VEHICULOS	386	-	-	-	386
REPUESTOS EN GENERAL	193	-	-	-	193
ART. DE FERRETERIA Y MAT. DE CONSTRUCCIO	-	126	-	-	126
OTROS	49	69	-	-	118
ARTICULOS PARA SUPERMERCADOS	-	25	-	-	25
<b>TOTAL</b>	<b>63.581</b>	<b>3.875</b>	<b>517.669</b>	<b>121.789</b>	<b>706.914</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>9,0%</b>	<b>0,5%</b>	<b>73,2%</b>	<b>17,2%</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

**Tabla N. 29**

**Principales Países de Importación según tipo de carga – 2012 (Tons. métricas)**

PAÍSES	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
CANADA	-	-	148.575	-	148.575
EEUU	5.348	-	123.828	15.562	144.738
AGUAS INTERNACIONALES	-	-	138.772	-	138.772
PERU	-	-	-	75.785	75.785
ARGENTINA	1.398	-	30.397	30.442	62.237
COREA DEL SUR	30.783	-	14.918	-	45.701
VENEZUELA	-	-	36.617	-	36.617
RUSIA	-	-	11.006	-	11.006
CHINA	10.661	-	-	-	10.661
MICRONESIA	-	-	8.833	-	8.833
MEXICO	7.427	-	-	-	7.427
KIRIBATI	-	-	4.723	-	4.723
CHILE	92	3.815	-	-	3.907
BRASIL	3.270	-	-	-	3.270
INDIA	2.247	-	-	-	2.247
JAPON	1.206	-	-	-	1.206
OTROS	329	60	-	-	389
BELGICA	245	-	-	-	245
SUECIA	232	-	-	-	232
ALEMANIA	166	-	-	-	166
ESPAÑA	116	-	-	-	116
ITALIA	46	-	-	-	46
PANAMA	15	-	-	-	15
<b>TOTAL</b>	<b>63.581</b>	<b>3.875</b>	<b>517.669</b>	<b>121.789</b>	<b>706.914</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>9,0%</b>	<b>0,5%</b>	<b>73,2%</b>	<b>17,2%</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012

Así mismo las exportaciones están divididas entre los principales productos de exportación según el tipo de carga. La carga de tipo líquida aportó al total de las exportaciones con 47.645 T.M de aceites vegetales e hidrocarburos, siendo el 87,2%; la carga contenerizada aportó con el 10,9% del total de las exportaciones, con productos como lonjas de atún precocidas (2.687 T.M.), atún enlatado (1.889T.M.), atún congelado (1.132 T.M.), pescado congelado (186 T.M.), entre otras. (Ver tabla N. 30)

**Tabla N. 30**

**Principales productos de exportación según el tipo de carga – 2012 (carga en toneladas métricas)**

PRODUCTOS	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
ACEITES VEGETALES E HIDROCARBUROS	-	-	-	47.645	47.645
LONJAS DE ATUN PRECOCIDAS	-	2.687	-	-	2.687
ATUN ENLATADO	-	1.889	-	-	1.889
ATUN CONGELADO	-	1.132	558	-	1.690
PESCADO CONGELADO	-	186	464	-	650
OTROS	38	6	-	-	44
CAFE	-	38	-	-	38
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>5.938</b>	<b>1.022</b>	<b>47.645</b>	<b>54.643</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>0,1%</b>	<b>10,9%</b>	<b>1,9%</b>	<b>87,2%</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012

**Tabla N. 31**

**Principales Países de exportación según el tipo de carga – 2012 (carga en toneladas métricas)**

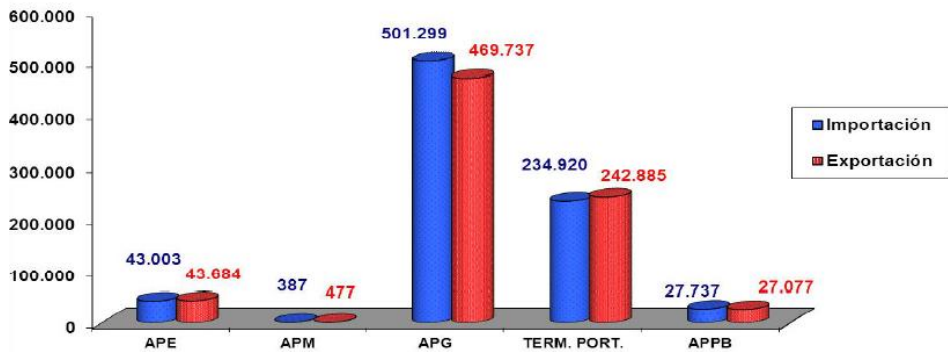
PAÍSES	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENEDOR	SOLIDOS	LIQUIDOS	
MEXICO	-	-	-	10.397	10.397
GUATEMALA	-	-	-	10.178	10.178
COLOMBIA	-	-	104	9.019	9.123
PERU	28	-	-	8.412	8.440
VENEZUELA	-	-	-	5.945	5.945
ESPAÑA	10	5.009	-	-	5.019
ALEMANIA	-	105	-	2.043	2.148
REPUBLICA DOM	-	-	-	1.651	1.651
FRANCIA	-	800	-	-	800
CHINA	-	-	464	-	464
AGUAS INTERNACIONALES	-	-	454	-	454
BELGICA	-	24	-	-	24
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>5.938</b>	<b>1.022</b>	<b>47.645</b>	<b>54.643</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>0,1%</b>	<b>10,9%</b>	<b>1,9%</b>	<b>87,2%</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

Con respecto a la carga movilizada en contenedores (TEU'S) que APM manejó en importaciones y exportaciones fueron de 387 y 477 contenedores respectivamente, dando un total de 864. (Ver gráfico N. 20)

**Gráfico N. 20**

**Carga movilizada en contenedores – 2012 (TEU'S)**



**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012

**2. 2. 5 Zona de Actividad Logística (ZAL)**

La Zona de Actividad Logística es una plataforma logística que surge debido a la competencia portuaria y a la competencia en el comercio entre diferentes países, ya que fuera de trabajar independientemente, los puertos y las ZAL, se requiere que ambos trabajen de manera conectada y fluida para poder agilizar las actividades que se realizan en un puerto, como es carga y descarga de mercancías, entre otras, y así poder ofrecer, tanto al comercio exterior como a las líneas navieras y a sus clientes, un servicio más fácil, ágil, seguro y dando un valor agregado al movimiento de carga y en general a las actividades que se realicen.

Hoy en día los puertos modernos requieren zonas de actividades logísticas que estén correctamente diseñadas y desarrolladas, ya que se necesita que haya una correcta y fácil distribución de la carga llegada al puerto hasta su lugar de destino y esto se logra teniendo en cuenta que la existencia de un puerto no solo significa que

existen las actividades portuarias sino también las actividades que surgen antes y después de que la mercancía llegue a algún puerto ya que la cadena logística empieza desde el lugar de producción de la materia prima hasta que llega al lugar de consumo o destino final.

Las zonas de actividad logística son áreas que están especializadas en la distribución y almacenamiento de la mercancía. Generalmente, están ubicadas en zonas cercanas al puerto ya que de esta forma facilitan la distribución y almacenamiento de la carga.

Dentro de la cadena de Producción, la relación ZAL-Puerto es fundamental ya que de esta manera se atrae más al comercio, es decir, se incrementa el volumen de la carga, ya que va a tener la posibilidad de ser transportada a través de esta plataforma logística.

“Hoy en día más del 80% del comercio exterior global se realiza vía marítima y el acceso a un hinterland cada vez más grande y competitivo ha exigido como condición necesaria, mayor y mejor integración del modo marítimo con el carretero, y en los casos donde los volúmenes y el tipo de tráfico lo requiere, el ferroviario.” (Boletín Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe – CEPAL, 2009). Es por esta razón que la necesidad de una ZAL en ciudades puerto es de gran importancia.

Así mismo, de acuerdo a la CEPAL<sup>11</sup> las zonas logísticas de distribución son infraestructuras que ayudan al desarrollo de economías de escala ya que funcionan principalmente en torno a centros portuarios.

Los principales centros de movimiento de carga se dividen en Plataformas Portuarias (PP), Plataformas Aeroportuarias (PA) y Plataformas Logísticas (PL). En

---

<sup>11</sup> CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

el caso de PP se refiera a actividades que se realizan en los puertos, como la carga y descarga de la mercancía, almacenamiento de ciertos productos previa a la exportación (o importación si es el caso) como por ejemplo productos agrícolas, o carga al granel, entre otras.

En el caso de las PA, se refieren al terminal de carga que tienen los aeropuertos, como por ejemplo, el de la ciudad de Guayaquil, el cual es hoy en día el más eficiente; existe también el de la ciudad de Quito el cual posee problemas en la red vial debido a su ubicación y, existe el de la ciudad de Manta, el cual está en vías de desarrollo para convertirse en un aeropuerto de terminal de carga eficiente.

En el Ecuador, el Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, ha desarrollado un Plan de Plataformas Logísticas para poder ayudar al desarrollo y competitividad de la producción nacional, generando mayor flujo de mercancías en ciertos nodos logísticos<sup>12</sup> y crear economías a escala. De acuerdo al MCPEC<sup>13</sup>, este proyecto busca reducir costos logísticos, incentivar la economía a escala, centralizar los procesos relacionados a la manipulación y clasificación de la carga.

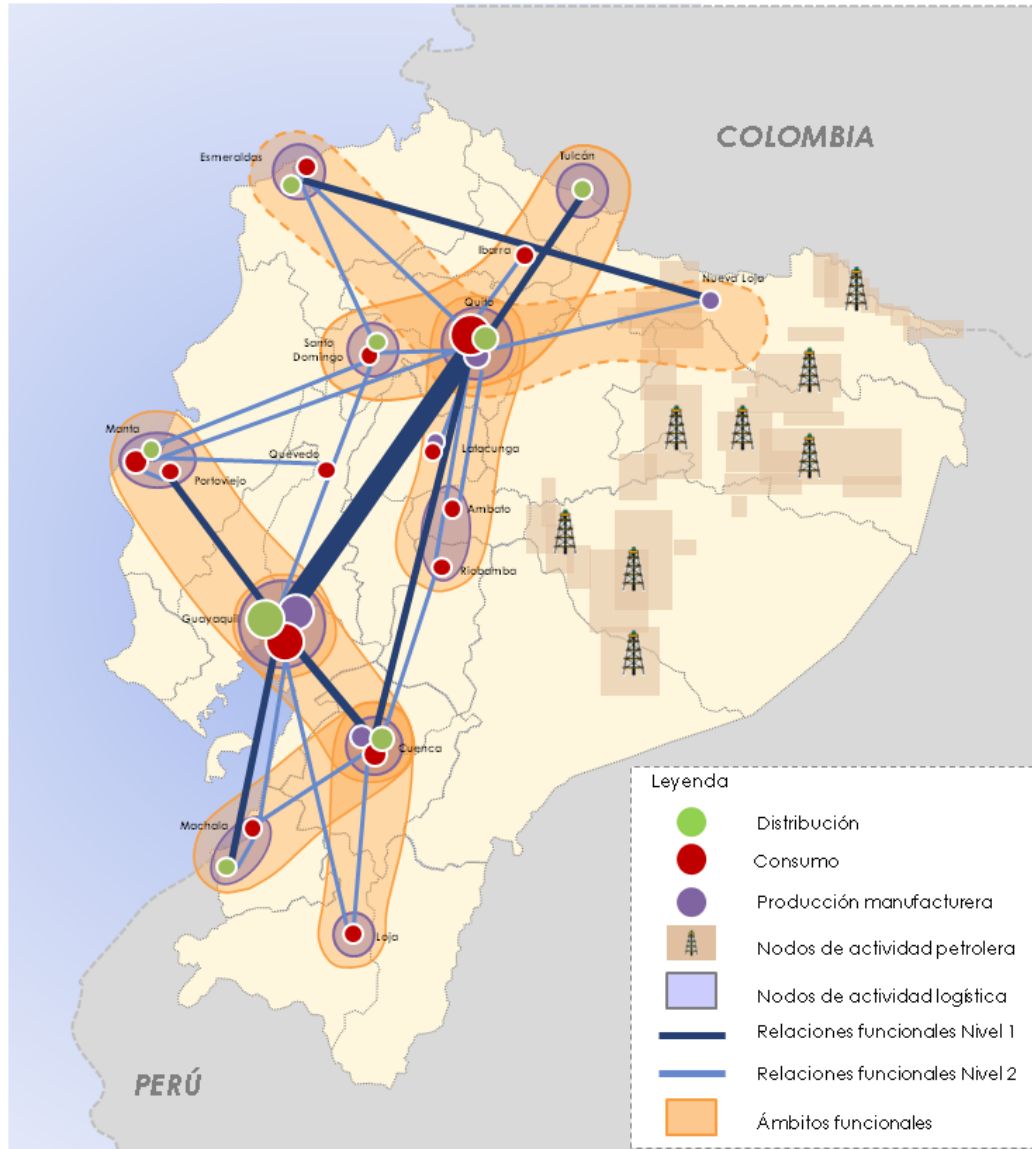
---

<sup>12</sup> Nodo Logístico: El sistema logístico puede ser visto como una red integrada por nodos o puntos específicos interceptados entre sí, en donde estos nodos representan áreas físicas dentro de la empresa como almacenes, plantas, puntos de venta y transportes a través de los cuales se genera el flujo de los materiales. A esta red interna podemos asociar los nodos externos correspondientes a los clientes como puntos de entrega, cerrando de esta forma un ciclo en la red logística.

<sup>13</sup> MCPEC: Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad.

Gráfico N. 21

Estructura de las relaciones funcionales a nivel logístico en Ecuador (Situación actual)

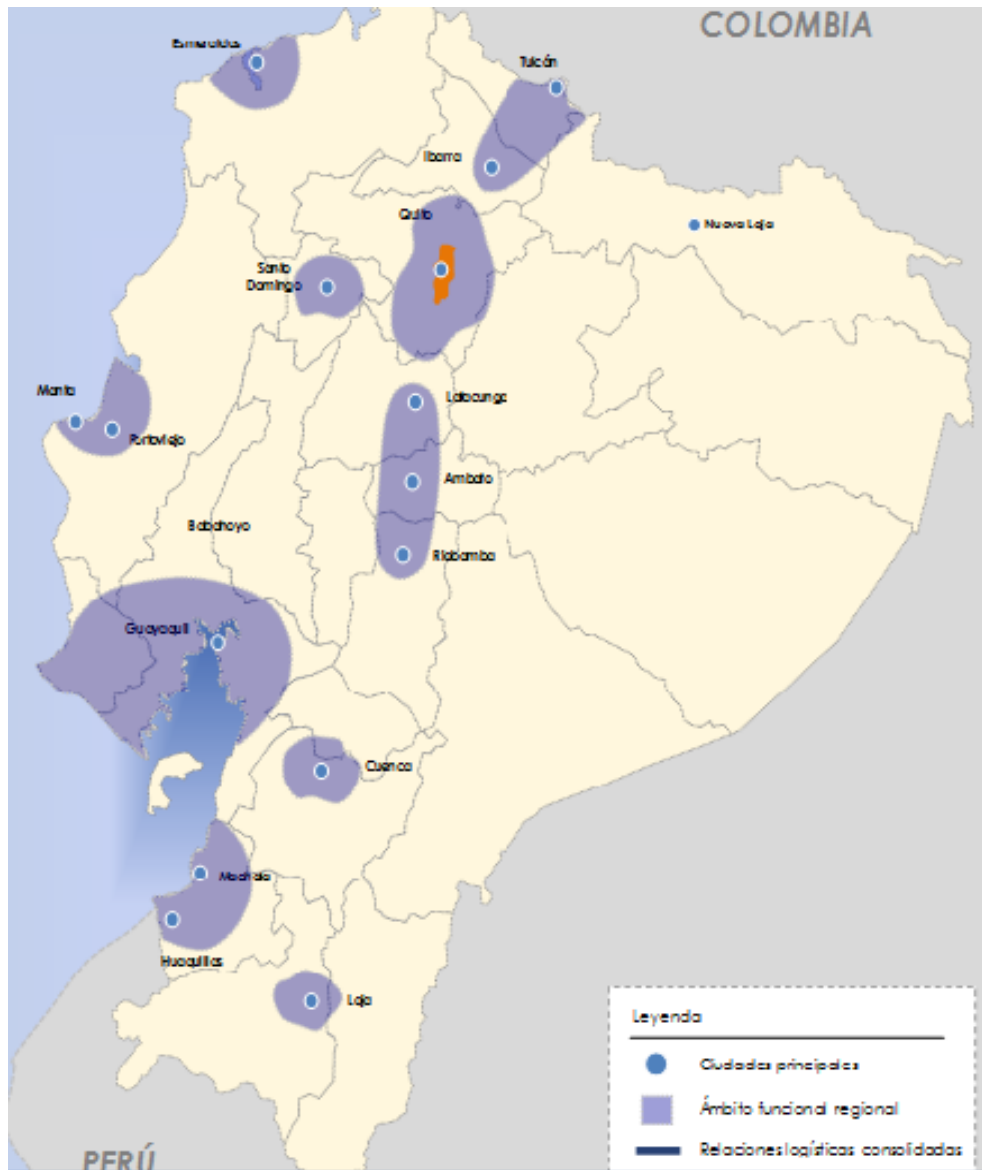


Fuente: MCPEC (Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad) – 2011

Se han identificado 10 ámbitos logísticos en todo el país con los que se pueden desarrollar una infraestructura estratégica y forma una gran plataforma logística.

Gráfico N. 22

Territorios idóneos para establecer las plataformas logísticas



Fuente: MCPEC (Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad) – 2011.

En el 2010 el gobierno Ecuatoriano realizó varias actividades para promover la realización de la zona de actividad logística a nivel nacional. Se firmó un acuerdo con la ZAL de Barcelona, España para que brinden asesoramiento en el diseño y construcción de la ZAL en la ciudad de Manta, lugar que se escogió como punto de inicio para este proyecto.

“El Gobierno Nacional tiene entre sus prioridades el convertir esta localidad (Manta) en una zona logística de escala internacional, que integre estratégicamente el desarrollo del puerto, el aeropuerto, la implementación de una zona especial de desarrollo económico, con objetivos de conectividad internacional desde fuera y hacia adentro del continente.” (Natalhy Cely Suarez, Ex Ministra Coordinadora de Producción, Empleo y competitividad)

De esta forma se crea un centro de concentraciones de varias empresas interesadas de ser parte de esta ZAL, con las ventajas de tener “servicios incorporados, asistencias, logística y áreas intermodales vías aérea, terrestre y marítima” (APM), y poder crear grupos comerciales e industriales fuertes, así mismo como mejorar la infraestructura portuaria de acuerdo a la demanda que se genere gracias a esta ZAL.

#### **2. 2. 5. 1 Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE)**

La Zona Especial de Desarrollo Económico es una plataforma logística que comprende también la integración de las operaciones del puerto de Manta y el aeropuerto Eloy Alfaro de Manta. La ZEDE planea ser una zona industrial y de conexión intermodal que aportará al crecimiento económico de la ciudad.

El proyecto final prevé tener 100 hectáreas y 130 módulos y ofrecerá transporte vehicular, servicios a empresas, acceso aéreo de servicios técnicos y áreas verdes, plan maestro de energía, abastecimiento de agua, iluminación natural para usar de manera óptima la energía.

“El Gobierno Nacional a través de los ministerios del ramo siguen a pasos firmes con la creación en Manta de la Zona Económica de Desarrollo especial para efectos de promover y estimular las exportaciones, la diversificación industrial, la inversión productiva en áreas estratégicas de la producción, la generación de empleo



y las operaciones logísticas nacionales e internacionales de comercio exterior.” (Guillermo Morán Velásquez, exGerente de APM).

Este proyecto de la creación de la ZEDE surgió como una plataforma logística que ayudaría a actividades de innovación, de transferencia de tecnologías, y transformaciones industriales entre otras y sin duda dinamizaría las actividades portuarias y aeroportuarias ya que es un proyecto que iba a desarrollarse ligado a otros proyectos como lo es la carretera multimodal Manta – Manaos, la concesión del Puerto de Manta y la creación de la Refinería del Pacífico; es por esta razón que se vio la necesidad de crear esta plataforma logística que ayudaría a atraer más comercio, ofreciendo facilidades a las industrias, fábricas y empresas nacionales e internacionales.

Esta ZEDE sigue en proceso de desarrollarse de manera efectiva ya que se tenía previsto la construcción de 10 hectáreas con 30 módulos para inicios del 2013.

## **2. 2. 6 Aeropuerto Internacional “General Eloy Alfaro” – Manta**

El aeropuerto Internacional Eloy Alfaro es un punto clave dentro del desarrollo económico de la ciudad, debido a que es parte de las conexiones intermodales que se quiere lograr dentro de Manta.

Su ubicación dentro de este nodo es estratégica ya que con respecto al puerto de Manta está a solo 6 minutos de distancia vía transporte terrestre, conectándolos de una manera rápida lo cual es una ventaja.

Otra ventaja comparativa es el clima que tiene la ciudad, el cual es tropical – seco y los promedios de las temperaturas oscilan entre 24° - 26°C, ofreciendo, en términos generales, buen tiempo para cualquier vuelo. Esto es una gran ventaja para la actividad comercial y turística porque los riesgos de llegada o de salida de algún

vuelo disminuye y se vuelve un aeropuerto atractivo para el movimiento de carga, mercancías y de personas (especialmente de turistas).

La idea de desarrollar y de ampliar el aeropuerto de Manta y convertirlo en un aeropuerto conocido y competitivo a nivel internacional es uno de los proyectos a corto plazo que está realizando el gobierno, dada la importancia económica que aportaría.

Este proyecto de expansión busca principalmente atraer el turismo, ya que Manta debido al auge de entrada de cruceros que tiene, podría también ofrecer otros destinos turísticos como es la Amazonía, con la ruta Manta - Tena. Con el aeropuerto se lograrían conexiones a nivel nacional para fomentar el turismo, el comercio y demás actividades.

De acuerdo a la DGAC<sup>14</sup> la pista del aeropuerto tiene extensión de 2.856mts x 46m con iluminación.

### Gráfico N. 23

#### Distancia Puerto – Aeropuerto



**Fuente:** Ministerio de Transporte y Obras Públicas – 2012

<sup>14</sup> DGAC: Dirección General de Aviación Civil.

## 2. 2. 7 Concesión del Puerto

Dentro del Ecuador y bajo la ley Ecuatoriana y según el Reglamento de la Actividad Portuaria en el Ecuador, el significado de la palabra concesión es: “Es la modalidad de delegación a la iniciativa privada que se ejerce por una EP – entidad portuaria-, a través del otorgamiento del derecho a personas jurídicas privadas para ocupar y explotar, en forma privativa y temporal y en condiciones de exclusividad regulada, en su caso, de acuerdo con lo establecido en el artículo 47 de la Ley de Modernización, un recinto portuario o zonas terrestres o acuáticas e instalaciones de los recintos portuarios y de sus zonas de reserva o cuarentena, con el objeto de rehabilitar, mejorar y/o ampliar las áreas e instalaciones recibidas y usarlas para la prestación de servicios portuarios o conexos por delegación de la EP, durante un plazo superior a cinco (5) años.”(Reglamento de la Actividad Portuaria en el Ecuador, 2000)

En Noviembre del 2006, basados en la Ley de Modernización que permite la entrega de servicios públicos a la empresa privada, la Autoridad Portuaria de Manta y la empresa Hutchinson Port Holdings, firmaron el contrato de concesión en donde delegan el uso del puerto comercial de Manta. Este contrato de concesión fue otorgado por 30 años y acordaba que la empresa concesionaria iba a invertir alrededor de \$468 millones. Esta inversión iba a ser utilizada para la explotación, conservación y desarrollo de todas las instalaciones, los equipos, la infraestructura, áreas y servicios portuarios del terminal. Así mismo, dentro del contrato figuraba la ayuda del gobierno a la empresa TIDE (Terminales internacionales del Ecuador – Subsidiaria de Hutchinson) con una inversión de \$55 millones para la construcción de un puerto turístico y pesquero.

El contrato de concesión se dio por terminado luego de dos años, debido al incumplimiento de TIDE. En dos años no hubo inversión, hubo retrasos en la entrega del plan de desarrollo, retrasos en las obras establecidas, no hubo una presentación

adecuada de la póliza que amparaba la concesión; no se entregó el cinco por ciento de acciones que le correspondía al Gobierno (esto estaba estipulado dentro del contrato de concesión y estaba ligado a la cantidad que el Estado invirtió), no existió un incremento en el tráfico marítimo como lo habían prometido ni mucho menos se entregaron las maquinarias y equipos ofrecidos.

Según Simón Zambrano, presidente del núcleo de abogados que siguieron desde el inicio todo el proceso de la concesión, catalogó este contrato como el “atraco del siglo” debido a que fueron muchas las ofertas pero en realidad no se logró la realización de ninguna.

La ciudad de Manta contaba con la inversión y mejoramiento del puerto de Aguas profundas ya que gracias a esto iba a existir más comercio, más turismo, y más trabajo; se esperaba generar aproximadamente 5.000 empleos. Para Simón Zambrano se jugó con la ciudad y con los mantenses.

En el año 2012 se publicaron las bases de la licitación para la nueva concesión del puerto pero fue un intento fallido ya que, aunque nueve empresas compraron las bases para la licitación, ninguna presentó alguna oferta y en Noviembre del mismo año se declaró el proceso desierto.

Según el “Proceso de delegación bajo la modalidad de concesión del puerto de Manta” que APM presentó, el objetivo de esta nueva concesión era: “Contar con un puerto multipropósito de aguas profundas que se integre al sistema portuario nacional para mejorar la competitividad del comercio exterior nacional” (2012). Además el enfoque de esta delegación era, según el mismo archivo presentado por APM:

- Generar un proyecto “apropiadamente” atractivo para el sector privado.

- Dar un tratamiento tarifario, que respetando el negocio empresarial, contribuya a la mejora de la competitividad del comercio ecuatoriano de forma permanente.
- Lograr la recuperación del gobierno por la inversión que realizó, con un cierto beneficio.

APM desarrolló un Plan de crecimiento para el puerto, el cual estaba previsto empezar en el 2013, luego de que en el 2012 se concretará la concesión. Este plan quedó solo en proyectos debido a que nunca se logró dicha concesión.

Actualmente, Autoridad Portuaria de Manta junto con el Ministerio de transporte y obras públicas, y el Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad han desarrollado nuevas bases para una nueva licitación, la cual comprenden modificaciones en el Plan de crecimiento del Puerto que anteriormente estaba planteado.

El nuevo proyecto tiene por nombre “Proyecto de Aguas Profundas del Ecuador en Manta” y tiene como finalidad “contribuir al mejoramiento de la competitividad del comercio exterior ecuatoriano, a través de convertir a Manta en un puerto Gateway<sup>15</sup> (puerta de entrada y salida de las importaciones y exportaciones ecuatorianas) de tercera generación, capaz de atender buques de gran calado y volúmenes de demanda de cargas previstas que se movilizarán en los próximos años por el sistema portuario nacional” (Rendición de cuentas de APM, 2012).

Este nuevo proyecto consta de dos etapas:

---

<sup>15</sup> Puerto Gateway: puertos que tienen importantes volúmenes de trasbordo pero que, a diferencia de los puertos hub, disponen de un hinterland económicamente potente que genera asimismo grandes volúmenes de carga. En general se trata de puertos ubicados cerca de importantes áreas industriales y de consumo y que disponen de buenas conexiones terrestres que les permiten actuar como centros de concentración y distribución de cargas. De alguna manera, tal y como su nombre indica, los puertos gateway son los puntos principales de entrada y salida de la mercancía de una determinada región geográfica. (Rua Costa, 2006)

FASE 1: en esta etapa se tiene previsto tener una capacidad instalada de 300.000 TEU'S.

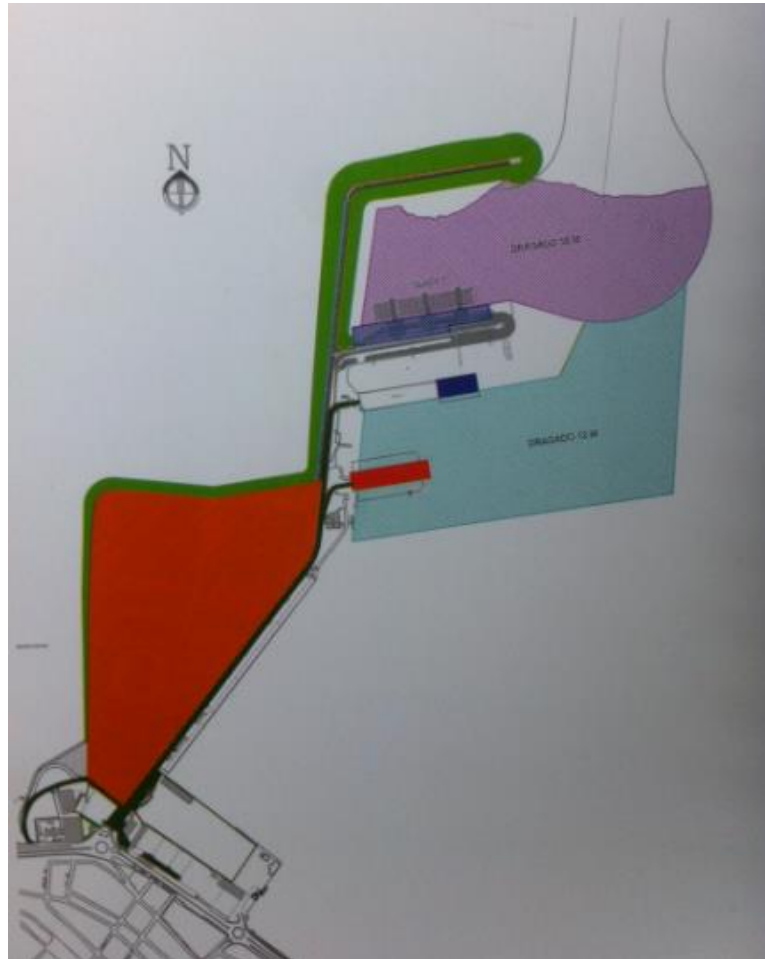
**Inversión APM:**

- Reparación Muelle Internacional 2 (Color rojo)
- Nuevo rompeolas Terminal de Aguas profundas (Color verde oliva)
- Muelle de Aguas profundas 350 metros x 36 metros (Color azul)
- Relleno patio de almacenamiento de 25 hectáreas (Color naranja)
- Dragado de 16 metros para relleno y para calado (Color morado)
- Dragado de 12 metros en áreas de acceso y muelles internacionales existentes (Color celeste)

**Inversión Privada:**

- Edificaciones y obras menores como sistemas eléctricos, etc. (Cuadrados negros)
- Pavimentos y roderas en vías y patios (Color verde militar)
- Extensión del muelle internacional 1 y cabezal de rompeolas 100 metros (Color negro)

**Gráfico N. 24**  
**Ampliación del puerto FASE 1**



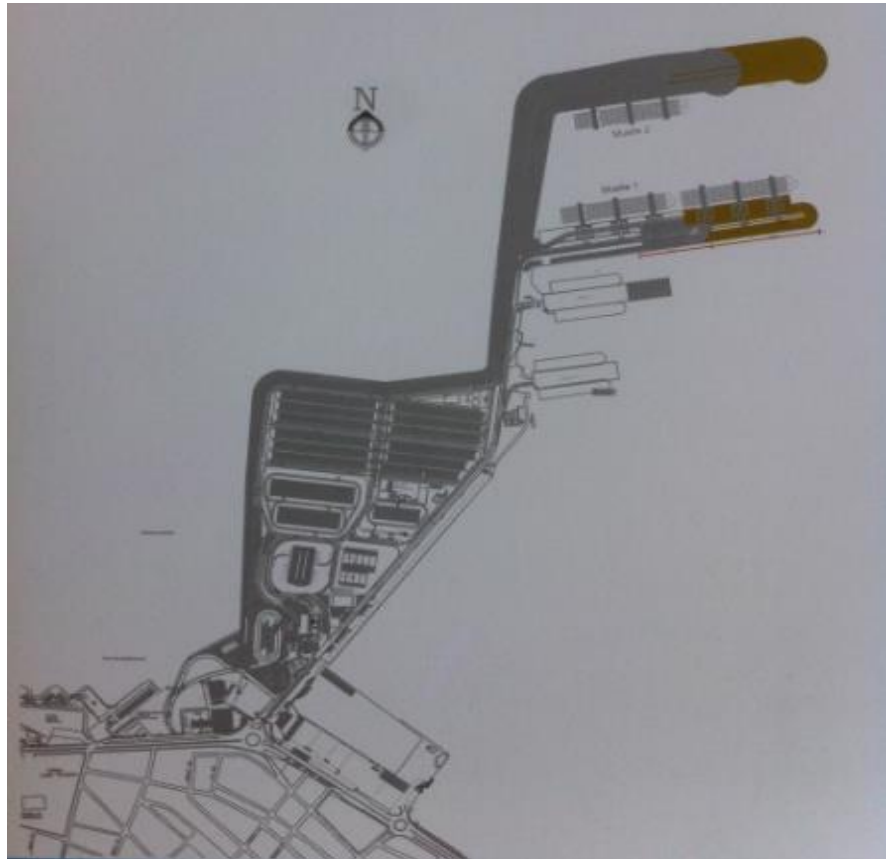
**Fuente:** Rendición de Cuentas APM – 2012

FASE 2: en esta etapa se tiene previsto tener una capacidad adicional de 400.000 TEU's, es decir una capacidad total de 700.000 TEU's

Inversión Privada:

- Extensión de rompeolas en 250 metros (Color mostaza)
- Extensión de muelles de Aguas profundas en 250 metros (Color Mostaza)

**Gráfico N. 25**  
**Ampliación del puerto FASE 2**



**Fuente:** Rendición de Cuentas APM – 2012

Existe una tercera etapa, que de acuerdo al actual Gerente de APM, Econ. Rodolfo Cano, es la construcción de un nuevo puerto, cuya ubicación depende de los estudios que se realizarán a corto plazo ya que determinará si se lo construye en la ubicación actual o en una nueva. Esto se decidirá en base a las necesidades generadas por obras como la Refinería del Pacífico y del Plan estratégico de movilidad respecto al tráfico del sistema portuario nacional. Según este proyecto la obra asciende a \$ 294'226.303 (Ver tabla N. 32)



**Tabla N. 32**

**Cuadro de inversión en el Plan de Ampliación del puerto**

<b>Fase 1: Capacidad instalada de 300.000 TEU's</b>				
<b>Inversión</b>	<b>Infraestructura</b>	<b>Equipos</b>	<b>Otros *</b>	<b>Total</b>
Pública	\$ . 106'368.741		\$ . 8'935.879	\$ . 115'304.620
Privada	\$ . 41'348.067	\$ . 63'887.395	\$ . 4'000.000	\$ . 109'235.462
<b>Total</b>	<b>\$ . 147'716.808</b>	<b>\$ . 63'887.395</b>	<b>\$ . 12'935.879</b>	<b>\$ . 224'540.082</b>
<b>Fase 2: Capacidad instalada adicional de 400.000 TEU's</b>				
<b>Inversión</b>	<b>Infraestructura</b>	<b>Equipos</b>	<b>Otros *</b>	<b>Total</b>
Pública				
Privada	\$ . 40'000.000	\$ . 29'686.222		\$ . 69'686.222
<b>Total</b>	<b>\$ . 40'000.000</b>	<b>\$ . 29'686.222</b>		<b>\$ . 69'686.222</b>
<b>Total proyecto: Capacidad instalada de 700.000 TEU's</b>				
<b>Inversión</b>	<b>Infraestructura</b>	<b>Equipos</b>	<b>Otros *</b>	<b>Total</b>
Pública	\$ . 106'368.741		\$ . 8'935.879	\$ . 115'304.620
Privada	\$ . 81'348.067	\$ . 93'573.617	\$ . 4'000.000	\$ . 178'921.683
<b>Total</b>	<b>\$ . 187'716.808</b>	<b>\$ . 93'573.617</b>	<b>\$ . 12'935.879</b>	<b>\$ . 294'226.303</b>

**Fuente:** Rendición de Cuentas APM - 2012

Actualmente el puerto de Manta está bajo el control del Gobierno del Ecuador y bajo la administración de Autoridad Portuaria de Manta con sus directivos. En el año 2013 se espera volver a presentar bases para una nueva licitación y esperar que alguna empresa privada pueda presentar alguna oferta interesante en donde ambas partes puedan ganar.

## **2. 2. 8 Refinería del Pacífico**

En el año 2007, la empresa petrolera venezolana PDVSA y la empresa estatal petróleos del Ecuador (Petroecuador) acordaron la creación del proyecto de mutuo interés “Refinería del Pacífico Eloy Alfaro Compañía de Economía Mixta”. Esta refinería está ubicada en el Aromo, al suroeste de la ciudad de Manta. Las partes involucradas se comprometieron a:

- a) “Creación de una Comisión Técnica Mixta con la participación de representantes de las Partes con la experticia necesaria para la realización y/o contratación de todos los estudios de visualización y factibilidad, ambientales y de riesgos, de mercado, logística (crudo, productos), de ingeniería (básica, detalle y construcción), infra-estructura externa, esquema de refinación, selección de tecnología, evaluación económica, financiera, social, jurídica y la localización de la refinería y sus obras complementarias, de suelo, mareas y corrientes, levantamientos topográficos, batimétricos y determinación de propietarios. Este estudio incluiría, entre otros aspectos, la capacidad de refinación, utilización de materias primas de crudos medianos y pesados venezolanos y ecuatorianos, incluyendo todos los aspectos necesarios para el transporte y recepción de todos los productos resultantes de la misma, así como los aspectos y actividades que garanticen la comercialización de sus productos, tanto en el mercado doméstico ecuatoriano, en la región de Centro América y Sur América, como en otras regiones del Pacífico en el mercado de exportación.
- b) Tramitación de la creación de la Zona Franca Industrial de Manabí.
- c) Capacitación en materia de refinación y transporte, de acuerdo con las necesidades del Proyecto.
- d) Como parte del desarrollo del Proyecto se incorporan, en una participación de menor proporción, a otras empresas estatales de la región, a los fines de cooperar y asegurar el abastecimiento energético de dichos países. Además las partes se comprometieron a definir los términos y condiciones comerciales, técnicas, financieras y determinar la modalidad de alianza estratégica para el desarrollo y ejecución del proyecto a realizarse.” (RDP Eloy Alfaro, 2013)

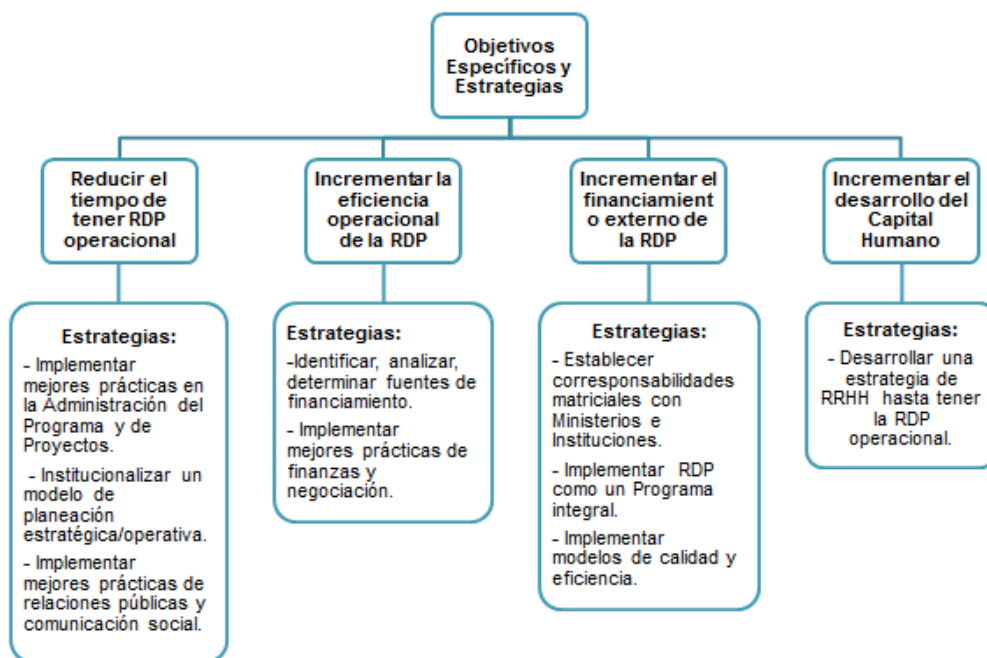
Dentro de esta compañía de economía mixta, PETROECUADOR figura como accionista con el 51% y PDVSA con el 49% restante, del total de las acciones.

La Refinería del Pacífico Eloy Alfaro es un proyecto que tiene como alcance la construcción de un complejo refinador de petróleo con una capacidad de 300 MBD (mil barriles diarios) y con tecnología de conversión para poder producir bases químicas, GLP (gas licuado), petróleo y sus derivados.

El objetivo general es “Satisfacer la demanda de combustibles del mercado ecuatoriano y exportar los excedentes disponibles a mercados de la sub región y otros mercados estratégicos, así como satisfacer la demanda de petroquímicos básicos, ahorrando al País cerca de USD 3.000 millones por año al evitar la importación de combustibles y otros derivados.” (Objetivo general de RDP, 2013).

**Gráfico N. 26**

**Objetivos y Estrategias específicas de la Refinería del Pacífico Eloy Alfaro**



**Fuente:** Refinería del Pacífico Eloy Alfaro – 2013.

**Elaborado:** MASR – 2013.

Con respecto a la responsabilidad social y ambiental, la RDP ha realizado los estudios ambientales necesarios para la conservación y protección del Medio Ambiente y de la Biodiversidad, utilizando procesos operacionales que lo garanticen.

Para los trabajos de movimiento de tierra se contrató a la empresa contratista brasileña Odebrech, con la cual se firmó un contrato que suma un total de \$217 millones. Esta empresa está encargada de la remoción de tierras, recortes y relleno de las aproximadas 700 hectáreas del total de la obra. Según el gerente de RDP, Bismark Andrade, la obra tiene un avance del 39%.

Existen también trabajos de ingeniería básica, que define las necesidades y la valoración económica del total de proyecto. Esta obra hasta el momento ha tenido una inversión de \$120 millones.

Con respecto a la dotación de agua cruda, se construirá un acueducto de 93 kilómetros. Esta obra tendrá una inversión de \$180 millones. Se prevé que la refinería consuma alrededor de 3.500 metros cúbicos por hora; adicionalmente, este acueducto dotará de hasta 2.000 metros cúbicos de agua por hora a los cantones de Manta, Jaramijó y Montecristi.

Los trabajos de impacto ambiental, están a cargo de la compañía coreana SK Engineering & Construction (realizaron tres de los seis estudios ambientales). La empresa Acotecnic también está encargada de los estudios ambientales. Los estudios de impacto ambiental comprenden lo siguiente: Fases de industrialización, lugar de la implantación de la refinería (denominado A2), campamento preliminar en 20 hectáreas en el sector del Aromo, vía de acceso desde el Aromo hasta la refinería (sitio A2), facilidades marinas: estudio marítimo frente a la terminal Barbasquillo para la construcción de monoboyas y jetty; área de instalación para tanques de almacenamiento de gasolina y diésel: implantación de tanques en Barbasquillo; corredor de servicios (ductos): ductos desde refinería hacia Barbasquillo, incluido

análisis de alternativas para el trazado; vialidad principal de acceso: vialidad principal de acceso desde el redondel el Colorado hasta sector A2. (Estudios de impacto ambiental RDP, 2013)

Respecto al estudio de línea base ambiental comprenden los siguientes componentes: oceanografía y clima ductos biodiversidad socio-económico y cultural geofísico, definición de la mejor alternativa de ubicación de RDP por presentar la menor sensibilidad socio-ambiental; vía operacional: evaluación de la mejor alternativa vial. (Estudios de línea base ambiental RDP, 2013)

Bismark Andrade, mencionó que la obra total tiene una inversión de \$700 millones hasta ahora. PETROECUADOR participó con el 51% y PDVSA con el 49%. RDP tendrá la capacidad de procesar 300MBD y las empresas petroleras participarán con la mitad de crudo cada uno.

Este proyecto ha sido nombrado como el de “mayor inversión en el país” además genera bienestar en las áreas de influencia, como trabajo para las personas de la provincia y del país; obras viales como carreteras que ayudan al transporte y conexión entre cantones; obras sociales como alcantarillados, escuelas, centros de salud y centros de formación. En este tema social se ha invertido alrededor de \$17 millones y se ha creado 2.500 plazas de trabajo.

Ecuador, a lo largo de la historia, ha sido un país exportador de petróleo e importador de los derivados del petróleo como gasolina, gas licuado y demás productos derivados. En los últimos años las exportaciones petroleras del país han aumentado, de acuerdo a la tabla N. 32 en el 2012 la exportación fue de \$13.791,96 millones y las importaciones petroleras alcanzaron los \$5.441,14 millones. El petróleo crudo exportado es mucho mayor al petróleo procesado que se importada, dando una balanza comercial positiva, pero aun así, tener una refinería dentro del Ecuador es un proyecto con visión a corto y largo plazo; es el primer paso para que el

país pueda exportar su petróleo pero con un valor agregado, es decir, los derivados del petróleo crudo. La RDP Eloy Alfaro tendrá la finalidad de producir derivados del petróleo tanto para el consumo nacional, y así poder suprimir estas importaciones petroleras, como para la exportación y llegar a mercados extranjeros.

Según estimaciones del Gobierno Nacional, la Refinería del Pacífico podría operar a partir del año 2017. Actualmente se presentan nuevos retos como es la financiación del proyecto, y de donde provendrá el crudo para procesar. Con respecto a la inversión, se espera concretar y cerrar los diálogos con la Compañía Nacional de Petróleo de China (CNPC), la cual pasará a ser socia con el 30%, reduciendo la participación de PDVSA al 19%. Con respecto a la procedencia del crudo, se espera que la producción nacional aumente para que la RDP pueda procesar la capacidad de 300 MBD (miles de barriles diarios) que se estima.

### **Gráfico N. 27**

#### **Situación actual de la RDP Eloy Alfaro – 2013**



**Fuente:** Refinería del Pacífico Eloy Alfaro – 2013.

### **2. 2. 9 Corredor Multimodal Manta – Manaos**

El eje multimodal Manta – Manaos es un corredor logístico que combina el transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo; fomenta la integración del país y

consolida las relaciones comerciales tanto nacional como internacional entre los países de la cuenca amazónica (Colombia, Perú, Venezuela y Brasil). El turismo también será beneficiado con este proyecto. Este corredor logístico hará posible la conexión a través del continente americano, desde el Puerto de Manta en Ecuador hasta Manaus en Brasil, permitiendo llegar al océano atlántico y a mercados europeos, de una manera más eficaz y eficiente.

El Plan estratégico de movilidad, realizado por el Ministerio de transporte y obras públicas, impulsa el proyecto de la carretera multimodal Manta Manaus para fomentar el desarrollo logístico de todo el Ecuador. Este corredor logístico tiene tres componentes estratégicos:

1. Mejoramiento de las condiciones de navegabilidad del Río Napo.
2. Infraestructuras portuarias y logísticas.
3. Promoción y facilitación del comercio.

Con respecto al mejoramiento de las condiciones de navegabilidad, es necesario el fortalecimiento de la hidrovía del Río Napo y del Río Morona, debido a que en ciertas épocas del año, en donde la lluvia es escasa, estos ríos tienden a reducir su nivel de agua, y el acceso y transporte por esta vía se hace poco accesible; el dragado en esta hidrovía en el río Napo es una de las soluciones para este problema pero, el proceso de dragado es complejo y costoso. La distancia que se requiere navegar por estos ríos es de aproximadamente 2.860 kilómetros. Es necesaria también la creación de los Puertos Fluviales de Transporte Internacional de Río Morona y de la Providencia (Río Napo).

Las reconstrucciones viales son un punto importante dentro de este eje multimodal ya que se requiere la construcción de la carretera que conecte el puerto de Manta con los Puertos Fluviales de Transporte Internacional; la distancia es de aproximadamente de 997 kilómetros. A nivel nacional también es necesario contar

con vías terrestres que aseguren el transporte de la mercadería por carreteras en buen estado, tanto para la seguridad como para garantizar un tiempo eficaz en el traslado.

La reactivación del aeropuerto General Alfaro en Manta, hace posible que este eje multimodal involucre también el transporte aéreo.

### Gráfico N. 29

#### Trazado del eje Vial Manta – Manaos en Ecuador



**Fuente:** El comercio – 2012

Este proyecto busca reducir los costos y el tiempo que significa atravesar el continente por el canal de Panamá. En teoría, con esta carretera el tiempo se reduciría notablemente de 37 días a 10 días (según APM). Para el Ecuador, es una gran oportunidad, ya que le permite ser un país más competitivo dentro del mercado internacional. Además, obras de infraestructura como la creación del puerto de Aguas profundas en Manta y la construcción de la RDP Eloy Alfaro, se verán afectadas positivamente con un incremento en el tráfico marítimo, debido a que muchos clientes tendrán la posibilidad de contar con una forma de transporte más eficiente, que es la carretera manta – manaos; y no solo eso, sino contar con un eje multimodal completo. Esto sin duda dinamizará el comercio y la economía nacional experimentará un crecimiento económico.

El turismo nacional se incrementará gracias a las carreteras y a las vías de acceso a muchos lugares que antes no eran posibles. En general, se mejorarán las condiciones de movilidad regional. Se crearán plazas de trabajo en muchas áreas,



como por ejemplo, en turismo. Familias tendrán la posibilidad de crear un negocio propio, como restaurantes, tiendas, hoteles; ingenieros navales serán necesarios para la construcción de embarcaciones capaces de navegar por el Río Napo; ingenieros civiles, para la construcción de carreteras y de ingenieros ambientales que realicen estudios de impacto ambiental.

Una de las desventajas de la construcción de la carretera, es que como atraviesa la Amazonía, es probable que se afecte la flora y fauna, y los nativos de ese lugar. Se están realizando estudios ambientales para buscar soluciones sostenibles a este problema.

**Gráfico N. 30**

**Corredor Logístico a través de la Ruta Manta – Manaos**



**Fuente:** Rendición de Cuentas APM – 2012

## 2. 2. 10 Modelo Portuario de Buenaventura – Colombia

El puerto de Buenaventura es el primer puerto marítimo de Colombia. Está ubicado cerca del canal de Panamá lo cual es una gran ventaja ya que el tiempo de llegada o de salida de las embarcaciones que se dirigen o provienen de Europa se acorta. Tiene una distancia equidistante entre Vancouver y Valparaíso y una distancia corta entre las principales rutas marítimas que van desde el Norte al Sur y de Oriente hasta Occidente. El canal de acceso al puerto es de 31.5 Km de longitud, equivalente a 17 millas náuticas. Y la profundidad en la parte exterior es de 9.1 metros en marea baja y en la bahía interior la profundidad es de 12.5 metros en marea baja. Con estas profundidades se hace posible el acceso a embarcaciones de gran calado. Según la CEPAL, en el Ranking Portuario contenedorizado de América Latina y el Caribe del año 2012, el puerto de Buenaventura se encuentra en el puesto N. 16 con un movimiento de carga 850.385 Teu's.

Anteriormente todos los puertos de Colombia estaban manejados por la entidad estatal “Puertos de Colombia” pero en 1991 el Estado vio la necesidad de la intervención de la empresa privada para la operación y administración de los puertos nacionales y de sus instalaciones y es así como en el año 1994 se otorgó la concesión del Terminal Marítimo de Buenaventura a la empresa de economía mixta “Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.” por un periodo de 20 años, dejando atrás el modelo portuario *services port*<sup>16</sup>.

La modernización del puerto de Buenaventura empezó luego de la concesión del mismo. En 1996 se empezó a adquirir nuevas maquinarias como grúas; se eliminaron bodegas y se realizó el acondicionamiento de patios; se construyeron patios refrigerados en 1999 y se adquirieron maquinarias especializadas, grúas pórtico, etc. En el 2005 se realizó el dragado de mantenimiento. En el año 2006 se

---

<sup>16</sup> Service port: la autoridad portuaria pública es dueña de todo lo que conforma el puerto y se hace responsable de su operación. (Desarrollo de las concesiones portuarias en Colombia, 2010).

adecuaron bodegas para el almacenamiento de contenedores, se habilitó y adecuó caminos de acceso terrestre. En el 2006 se creó bodegas para la carga de importación, se organizó el patio de contenedores y ciertas adecuaciones que han convertido al puerto en lo que es ahora.

El nuevo plan de modernización que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. tiene es lograr la extensión del contrato de concesión y realizar varias inversiones en infraestructura, logística y de equipos.

Tienen planeado invertir alrededor de 450 millones de dólares, antes del 2014 para poder mejorar la situación del puerto; esto es 175 millones de dólares en equipos, 215 millones de dólares a invertir en infraestructura y 60 millones de dólares en logística. El objetivo es poder incrementar la capacidad del puerto que actualmente es de 13,5 TMA<sup>17</sup> A 22.8 TMA.

La Sociedad Portuaria de Buenaventura tiene trazados retos estratégicos que se planean cumplir antes del 2014, año en donde acaba el contrato de concesión. Estos retos incluyen la inversión de los 450 millones de dólares antes mencionados. Adicionalmente tienen previsto:

1. “Dragar el canal de acceso, la dársena de maniobras y los puestos de atraque a 14 metros de profundidad en algunos puestos de atraque y construir una dársena de giro para los buques de contenedores de mínimo 400 metros.
2. Desarrollo de los proyectos de Antepuerto para optimizar el flujo de tractocamiones hacia y desde los terminales marítimos ubicados en la ciudad de Buenaventura.
3. Desarrollo de Zonas Logísticas y de Valor Agregado, que generen nuevos servicios a la carga, y de la oportunidad de generar miles de empleos en Buenaventura.

---

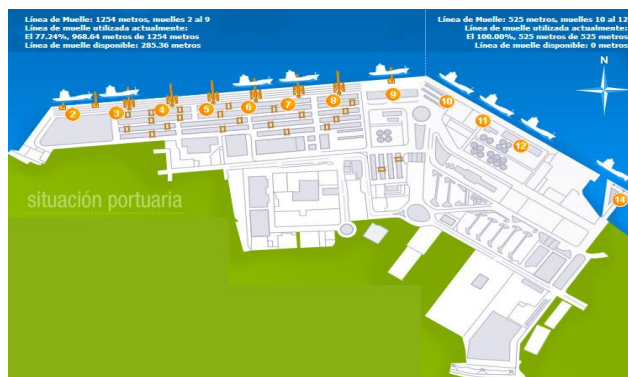
<sup>17</sup> TMA: Toneladas Métrica por Metro Cuadrado.

4. Garantizar la operación fluida y segura durante las 24 horas del día – 7 días a la semana, para todos los servicios que prestan los integrantes de la Cadena Logística en el Terminal Marítimo de Buenaventura.
5. Disponer del recurso técnico y humano necesario para atender todas las operaciones de inspección de cargamentos, por parte de las autoridades en el puerto de Buenaventura.” (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A, 2010)

El puerto de Buenaventura cuenta con la Zona de expansión Logística (Zelsa Ltda.) que es una empresa que presta servicios de logística, se encuentra ubicado dentro del sector portuario. Cuenta con un patio de almacenaje cerca del puerto que sirve para almacenar vehículos, para la carga y descarga de mercadería dentro de camiones y desembalaje de la mercancía.

A largo plazo el puerto de Buenaventura busca incrementar la demanda y el movimiento de carga. Tienen proyectado mover en el 2032 cerca de 27 millones de toneladas, además de todos los proyectos en infraestructura e inversiones que se esperan, se cree que generarán en la ciudad un impacto económico y social ya que se crearán alrededor de 9.000 plazas de trabajos indirectos.

**Gráfico N. 31**  
**Situación portuaria actual - 2013**



**Fuente:** Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A - 2013  
**Elaborado:** MASR – 2013

## 2. 2. 11 Modelo Portuario de Callao – Perú

El puerto de Callao está ubicado a 15 km de la capital, Lima. Es un puerto multipropósito y es el más grande del Perú convirtiéndose en la puerta de entrada de la economía peruana; es también según APM Terminals el puerto más grande de la costa Sudamericana. Según la CEPAL, es el ranking 2012 del movimiento contenedorizado de América Latina y el Caribe, el puerto de Callao se ubica en el puesto número 6, con un movimiento de carga de 1.817.663 Teu's

Anteriormente el puerto de Callao estaba ligado a problemas de sobrecostos y de ineficiencia en las actividades portuarias. Existían costos que superaban los costos normales de la operación, o en su defecto, se cobraban valores de costos que ya estaban descontinuados o que ya no se cobraban en otros puertos del mundo. Todos estos sobrecostos y a la falta de infraestructura producían la ineficiencia del puerto. Martin Sgut realizó una comparación de costos entre el puerto de Callo y otros puertos similares de la región, entre ellos, puerto Limón, puerto de Buenos Aires y Cartagena. El autor menciona que el puerto Callao “resulta ser el más costoso, siendo entre 40% y 160% más caro en algunos casos” (Sgut, 2005). El ratio de productividad del puerto es muy bajo: “16 movimientos de contenedores por hora versus 80 o más en otros puertos de la región”.

Según Martin Sgut, estos sobrecostos se deben a la fuerte ineficiencia del puerto. Para el autor existen cinco rubros que considera que pueden ser reducidos y en algunos casos hasta eliminados con “medidas de inversión, eficiencia y gestión”. Dichos rubros son los siguientes:

- Espera en rada: el sobrecosto total anual asciende a los \$27 millones.
- Bajo ritmo de descarga: el sobrecosto total anual asciende a \$18 millones.

- Costo de inventario: el sobrecosto anual total por costo de inventario es de \$147 millones.
- Sobrecosto estructural: el sobrecosto de movilización de un contenedor asciende a \$152. En el mercado el precio aceptable es de \$120.
- Sobrecosto ENAPU (Empresa Nacional de Puertos): el sobrecosto es de \$13 millones, valor que supera la media regional.

Todos estos costos innecesarios y elevados terminan perjudicando al consumidor, ya que con respecto a los importadores y exportadores sus costos se elevan y muchas veces para reducir costos, los trabajadores se ven afectados debido a que en su gran mayoría el rubro a reducir es el de mano de obra. El sobrecosto anual es de \$217 millones, con este valor se podría construir otro puerto, con mejor infraestructura y moderno, que el puerto de Callao. “En el Callao, el modelo utilizado (tool port) con almacenes satélites es el factor principal que incide en su ineficiencia y en los altos costos y sobrecostos a los usuarios.” (Sgut, 2005). Una de las soluciones que se realizó fue de entregar al sector privado la concesión de ambos muelles y convertir al puerto en un modelo portuario eficiente (landlord port).

El proceso de modernización empezó con la concesión del “muelle sur” a la empresa DP World Callao SRL en el año 2006 y comenzaron sus operaciones en el año 2010. Es un muelle diseñado para el tráfico de contenedores, es decir, la actividad principal es la carga y descarga de contenedores, la movilización, y el almacenaje de los mismos. En el año 2011, se entregó en concesión el “muelle norte” a la empresa APM Terminals, quien comenzó sus operaciones el mismo año. Este terminal es multipropósito y está diseñado para el “manejo de carga contenedorizada y carga general como: metales, granos, fertilizantes y químicos, carbón, vegetales, aceite de pescado, maquinarias, entre otros.” (APM Terminals).

Así mismo el puerto de Callao cuenta con un Plan Maestro para su modernización. Este plan maestro propone seis fases, con un total de inversión de \$3'057.039,358.

#### FASE 1:

- Mejoramiento y/o Ampliación de la Boca de Entrada
- Construcción nuevo amarradero paralelo al Muelle Norte.

#### FASE 2:

- Unión de los muelles N° 1, N° 2, N° 3 y N° 4 para formar una sola línea de atraque.
- Convertir las explanadas formadas por la Zona N° 4, Zona N° 4-A, Anexo N° 10 y el almacén N° 9 en una zona de almacenamiento para mercancía general.
- Demoler las construcciones frente a los muelles N°1, N°2, N°3, N°4, acondicionar y equipar esta zona con las instalaciones necesarias.
- Creación de una Zona de Actividad Logística.

#### FASE 3:

- Demoler las actuales instalaciones situadas en el Rompeolas Norte.
- Construcción de un amarradero.
- Crear una superficie de almacenamiento.
- Comunicar esta ampliación con una carretera para el acceso terrestre.
- Dragado del puerto.
- Ampliar la longitud del rompeolas sur.

#### FASE 4:

- Crear una superficie de almacenamiento (continuación de la fase 3).
- Comunicar esta ampliación con una carretera.
- Dragado del puerto.

#### FASE 5:

- Prolongación del Rompeolas Sur.
- Ampliación del Rompeolas Norte.

#### FASE 6:

- Relleno junto a la alineación del nuevo Rompeolas Norte.
- Ejecución de tres puestos de atraque para buques de 370 m de eslora.
- Realización de una vía de circulación perimetral.

Para el 2013 se espera la construcción de un nuevo puerto a cargo del Consorcio Transportadora de Callao, este puerto estará especializado en minerales. Y el terminal Norte tiene planificado ser ampliado, con una inversión de alrededor de \$217 millones, a través de un préstamo de la Corporación Financiera Internacional, y las financieras europeas KfW de Alemania, DnB NOR de Noruega, FMO e ING Direct de Holanda. Esta inversión será otorgada a APM Terminals, concesionaria a cargo del terminal del muelle Norte. Se realizarán las etapas I y II del proyecto de modernización que tiene el puerto de Callao, y gracias a esto se incrementará la capacidad a de 800.000 Teu's a 1'600.000 Teu's, se logrará agilizar las operaciones y actividades portuarias y se implementará tecnología de punta.

#### **Gráfico N. 32**

#### **Puerto de Callao – fases de modernización**



**Fuente:** Plan Maestro del Terminal Portuario de Callao – 2010



Con la modernización del puerto y la concesión del muelle sur se ha logrado reducir algunos sobrecostos que impedían la eficiencia del puerto. Según el Estudio de costos y sobrecostos de la cadena de servicios logísticos en los terminales portuarios de uso público realizado por la Autoridad Portuaria Nacional de Perú las cifras demuestran que ha existido una reducción en:

- a) Costo de alquiler de las embarcaciones de \$ 27.121 en el 2007 a \$14.929 en el 2011, dando un promedio de \$18.243
- b) Costos por tiempo en espera de rada, en el año 2010, en el terminal norte a principios del año el tiempo promedio de espera era de 28.24 horas y a finales del mismo año el tiempo se redujo a 5.48 horas. En el caso del muelle sur en Mayo del 2010 el tiempo promedio de espera era de 21.36 horas y en Diciembre del mismo año el tiempo se redujo a 13.14 horas. En el año 2009 se registró un sobrecosto anual de \$24'251.220 y actualmente se registra un sobrecosto en el muelle norte de \$1'633.61 y en el muelle sur de \$6'694.118,8 dando un total de \$8'327.759.
- c) Costos por tiempo de espera en amarradero de un sobrecosto de \$22'671.180 en el año 2008 y 2009 se redujo considerablemente en el 2010 a \$7'376.169
- d) Costos por servicios portuarios a la nave antes del 2010 existía un sobrecosto de \$4.93 millones y luego en el 2010 este sobrecosto se redujo a \$1.64 millones, habiéndose reducido \$3.29 millones.

Con este modelo portuario se puede destacar que dentro de un modelo ineficiente como el “tool port” la concesión de los terminales o muelles puede ser la solución para que el modelo de gestión sea más eficiente. La falta de inversión por parte de la ENAPU también fue un factor determinante; cuando se otorgó en concesión el muelle sur y posteriormente el terminal norte y se realizaron inversiones en equipos e infraestructura, los sobrecostos se redujeron significativamente, y el tráfico marítimo aumentó gracias a la eficiencia.

## **2.3 Marco Legal**

### **2.3.1 Modernización Portuaria**

La globalización y la intensificación en el tráfico marítimo y considerando que la mayoría del comercio se realiza vía marítima, es necesario que los puertos ecuatorianos evolucionen de acuerdo a las necesidades mundiales para que logren un desempeño más eficiente y de esta manera atraer el tráfico marítimo y el incremento del comercio en el Ecuador; por esta razón los puertos ecuatorianos están siendo regidos bajo la Ley de Modernización.

La Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestaciones de Servicios Públicos por parte de la iniciativa Privada<sup>18</sup> contempla que el Estado Ecuatoriano aprueba el proceso de privatización de ciertas instituciones que han estado bajo la administración pública con el objetivo de aliviar las cargas económicas que tiene el presupuesto General de Estado y con la idea de contar con recursos financieros que les permita ofrecer mejores servicios a nivel principalmente nacional y también internacional.

En el caso de la Ley de Modernización con respecto a la actividad portuaria, consta en el Capítulo V, que el Estado promueve la “desmonopolización y la delegación de servicios públicos a la iniciativa privada y la privatización” (Capítulo V – Ley de Modernización) incentivando la concesión.

Según el Reglamento General de la Actividad Portuaria del Ecuador, la concesión es “la modalidad de delegación a la iniciativa privada que se ejerce por una

---

<sup>18</sup> La Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestaciones de Servicios Públicos por parte de la iniciativa Privada: Ley N° 50 con Registro Oficial 349 del de 31 de diciembre de 1993 en el gobierno de Sixto Duran Ballén. Consta de consta de 7 capítulos, 66 artículos y 3 disposiciones transitorias.

Entidad Portuaria, a través del otorgamiento del derecho a personas jurídicas privadas para ocupar y explotar, en forma privativa y temporal y en condiciones de exclusividad regulada, en su caso, de acuerdo con lo establecido en el artículo 47 de la Ley de Modernización, un recinto portuario o zonas terrestres o acuáticas e instalaciones de los recintos portuarios y de sus zonas de reserva o cuarentena, con el objeto de rehabilitar, mejorar y/o ampliar las áreas e instalaciones recibidas y usarlas para la prestación de servicios portuarios o conexos por delegación de la Entidad Portuaria durante un plazo superior a cinco (5) años.” (Reglamento General de la Actividad Portuaria del Ecuador)

Así mismo, queda establecido de acuerdo al artículo 43, las modalidades en las que participaría la concesión:

- a) Aporte total o parcial al capital de sociedades por acciones.
- b) Arrendamiento mercantil.
- c) Concesión de uso, de servicio público o de obra pública, licencia, permiso u otras figuras jurídicas reconocidas por el derecho administrativo.
- d) Venta.
- e) Transformación, fusión, escisión y liquidación de empresas estatales o mixtas.
- f) Cualquier otra modalidad que mediante Decreto determine el Ejecutivo y que esté amparada por la Ley ecuatoriana.

En el artículo 45 de la misma ley, se especifican las prohibiciones que tiene el Estado con respecto a esta modalidad de concesión:

- a) Conceder fianzas y avales en favor de los adquirentes de empresas públicas.
- b) Conceder créditos preferenciales para su adquisición, excepto el que se conceda con ese objeto a los trabajadores de la empresa que se transfiera.
- c) Conceder beneficios fiscales a los adquirentes.

Adicionalmente, en el artículo 46 se especifican que las cláusulas que se contemplen en el contrato de concesión tienen que asegurar que los servicios públicos que vayan a manejar estén acorde a las necesidades e intereses de los usuarios y en pro de la conservación y preservación del medio ambiente. Así mismo, el Estado no garantizará la rentabilidad del negocio ni establecerá tratamientos tributarios especiales o diferentes a los que rijan al momento de la celebración del contrato. Y queda expresado que no se pueden realizar cambios unilaterales durante la vigencia del contrato por leyes ni otras disposiciones de carácter general que se expidieren con posterioridad a su celebración.

De acuerdo al artículo 47 se prohíbe la existencia de monopolios en cualquiera de sus formas. Y en el caso de concesiones se podrán otorgar en condiciones de exclusividad regulada, sólo por un período determinado, con la autorización, mediante Decreto Ejecutivo, del Presidente de la República o del organismo competente en el caso de los gobiernos seccionales.

En los siguientes capítulos de la ley se especifican las obligaciones y derechos de las concesionarias (artículos 76, 78, 79, 80, 85 y 91) y también se especifican las multas y penas a las que se someterían las concesionarias en caso de incumplir esta ley (artículos 82, 85, 89, 90, 92 y 95). Así mismo, menciona las obligaciones de la autoridad de control (artículos 87 y 88).

### **2. 3. 2 Actividad Portuaria en el Ecuador**

Debido al auge en las actividades portuarias en el Ecuador y a la necesidad de la inversión privada en infraestructuras y superestructuras se creó El Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador.<sup>19</sup> Este reglamento es de aplicación general para todas las actividades portuarias o para cualquier autoridad, órgano de

---

<sup>19</sup> El Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador: Decreto N° 467 con Registro Oficial N° 97 del 6 de Junio del 2000 en el gobierno de Gustavo Noboa Bejarano. Consta de 5 capítulos y 41 artículos.

administración o entidad pública que esté relacionado de manera directa o indirecta con cualquier actividad portuaria en el Ecuador. Así mismo, es aplicable para cualquier instalación y terminal portuario comercial y cualquier actividad portuaria que se realice en dichos establecimientos.

En el capítulo 1 se detallan las disposiciones generales del modelo de Gestión Portuaria, y se definen los términos relacionados a la actividad portuaria y a todo lo relacionado con dicha actividad; la jurisdicción de los tribunales, que recalca que cualquier actividad que se realice dentro del Ecuador estarán reguladas bajo la ley ecuatoriana. En el caso de los contratos de concesión con personas jurídicas extranjeras deberán de tener una cláusula explícita en donde se encuentre detallado dicho tema.

Así mismo, de acuerdo al reglamento en su artículo 3 literal 9, expresa que en el caso de una concesión, “los puertos o zonas portuarias que se deleguen para el uso privativo de empresas privadas, deberán serlo en todo caso, a través de un permiso o una concesión, otorgados en pública licitación de acuerdo con lo que se establece en el RLM<sup>20</sup> para las concesiones de uso. Se otorgará un permiso o una concesión, según el requerimiento que exista sobre la zona a delegar, la necesidad de inversiones para el desarrollo y mejora de la actividad y la mayor conveniencia de la administración; y de acuerdo a las condiciones y aspectos técnicos que se establezcan en el RSP”<sup>21</sup>

Lo que el Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador busca es regular, como su nombre lo indica, las actividades relacionadas a los puertos en el Ecuador, a las entidades portuarias y a las autoridades que lo regulan, de manera eficiente y eficaz, ya que los puertos son centros que dinamizan la economía nacional y son elementos fundamentales en la cadena del comercio y del transporte internacional.

---

<sup>20</sup> RLM: Reglamento Sustitutivo del Reglamento General de la Ley de Modernización.

<sup>21</sup> RSP: Reglamento de servicios portuarios

## 2. 4 Análisis FODA

La palabra FODA corresponde a las letras iniciales de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas; las fortalezas y debilidades son variables internas a la empresa u organización lo cual hace posible actuar directamente en ellas; las oportunidades y amenazas son variables externas a la empresa, por lo tanto son difíciles de modificarlas o de actuar directamente.

El objetivo principal de este análisis es poder saber la situación actual del puerto, y sus factores estratégicos. Una vez identificados cada una de los puntos, se los puede usar para poder realizar los cambios necesarios y así poder tomar decisiones en base a lo planteado; consolidar las fortalezas y minimizar las debilidades, sacar ventaja de las oportunidades y minimizar o eliminar las amenazas.

### **Fortalezas**

- El puerto tiene acceso directo de mar abierto, sin canales de acceso.
- Puerto de aguas profundas debido a su calado natural.
- Ubicado en una zona estratégica, cerca del canal de Panamá, además de ser un lugar equidistante en el Ecuador.
- Punto estratégico para la conexión con el continente asiático.
- La distancia con la ruta marítima internacional es de 25 millas náuticas.
- Las actividades portuarias están disponibles las 24 horas del día, los 365 días del año.
- Tiempo de espera es mínimo.
- A solo 8 kilómetros se encuentra el aeropuerto internacional de Manta Eloy Alfaro.
- No ocasiona ningún impacto ambiental debido a que no se requiere el dragado de sus muelles-

## **Oportunidades**

- Con la concesión existiría mayor control portuario.
- Talento humano mayor capacitado. Personal con experiencia y expertos en los temas portuarios.
- Convertirse en un puerto de transferencia de primer generación a nivel nacional y a nivel de Sudamérica
- Aumento de tráfico marítimo y de embarcaciones de mayor calado, como las embarcaciones post-panamex
- Ahorro de tiempo y costo debido a la cercanía del puerto con respecto al tráfico marítimo internacional y debido a la facilidad de entrada al puerto.
- Apoyo del Gobierno en la construcción de carreteras en ciertas vías principales en el país.
- Apoyo del Gobierno respecto a la construcción del puerto multipropósito.

## **Debilidades**

- Falta de infraestructura, maquinarias y equipos necesarios para poder operar adecuadamente y de forma eficiente. El puerto no cuenta con la maquinaria necesaria para descargar los contenedores de las grandes embarcaciones.
- Falta de personal capacitado y expertos respecto a las actividades portuarias.
- El no tener un canal de acceso, hace que el puerto y las embarcaciones estén expuestos de manera directa a los oleajes, aguajes y demás fenómenos marinos.
- No cuenta con un hinterland, debido a que la zona de producción está muy lejos de la ubicación del puerto. Y el transporte de la mercancía se vería afectado negativamente.

- El tráfico marítimo del puerto de Manta es muy bajo comparado con los demás puertos del Ecuador.
- No existe seguridad portuaria. Con respecto al transporte terrestre, los camiones que transportan carga son en muchas ocasiones asaltados.
- No tiene una zona de actividad logística eficiente.
- No existen carreteras a nivel nacional que faciliten la llegada y salida del transporte terrestre a Manta y a su puerto y que sirvan de conexión con las principales rutas de transporte

### **Amenazas**

- Competencia Nacional. El puerto de Guayaquil, Esmeraldas y Puerto Bolívar le ganan partida al puerto de Manta, con respecto a la carga y descarga de contenedores, cargas al granel, exportaciones de banano, camarón, entre otros.
- Terminó del contrato de concesión con la subsidiaria TIDE.
- Falta de inversionistas para los proyectos de concesión.
- Falta de líneas navieras que le den frecuencia y tráfico marítimo al puerto.
- Competencia internacional como el puerto de Callao en Perú, Buenaventura en Colombia y Valparaíso en Chile.

## **2.5 Análisis económico**

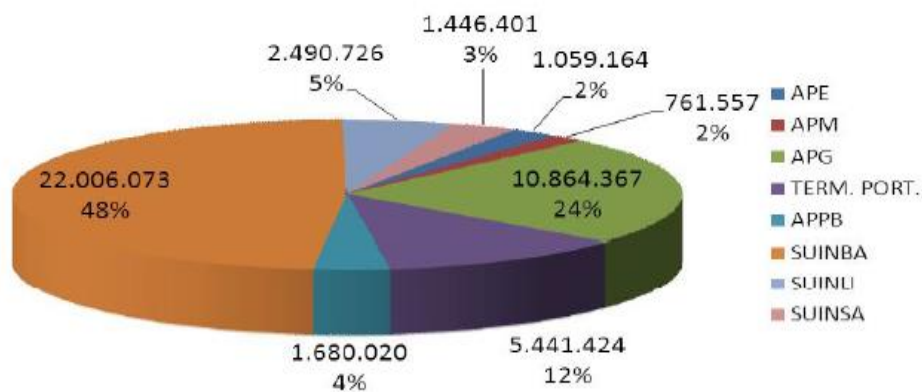
Un puerto en cualquier ciudad permite el desarrollo social y económico del lugar en donde está ubicado y de su zona de influencia. Manta tiene el potencial económico pero su desarrollo está ralentizado debido a que no se le ha dado la debida importancia estratégica para desarrollarse y ubicarse como puerto internacionalmente competitivo.



Uno de los problemas es que el puerto de Manta comparado con los demás puertos del país, maneja actualmente poca mercancía; comparando, específicamente con el puerto de Guayaquil, no maneja ni la mitad de carga que este puerto mueve anualmente. En el año 2012, el puerto de Guayaquil movió el 36% (5.903.967 TM) del total de las importaciones a nivel nacional, comparada con Manta que apenas movió el 4% (706.914); y del total de las exportaciones a nivel nacional, Guayaquil movió 17% y Manta manejó 54.643 TM que en porcentajes tiene un valor de 0%. (Ver gráfico N. 12). Respecto al total de importaciones y exportaciones realizadas en el 2012, APG manejó 24% del total, APPB manejó 4% y APM solo aportó con el 2%. (Ver gráfico N. 33)

**Gráfico N. 33**

**Movimiento de carga en el Sistema Portuario Nacional (Toneladas Métricas – Porcentajes) – Año 2012.**



**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

En el Plan de concesión que APM muestra para los proyectos y licitación en el proceso de concesión, se habla de que el Puerto de Manta llegará a movilizar 700.000 TEUS por año, gracias a la inversión y al incremento del tráfico marítimo que traería consigo la concesión, pero la realidad es que el puerto de Manta actualmente maneja anualmente 864 TEU's, (importaciones 387 TEU's, exportaciones 477 TEU's) que comparado con el puerto de Guayaquil que en total maneja 971.036 TEU's

(importaciones 501.299 TEU's, exportaciones 469.737 TEU's) es un valor totalmente insignificativo para la economía nacional. (Ver gráfico N. 20).

En la tabla N. 33 se puede apreciar que desde el 2009, en el caso del puerto de Manta, las importaciones han ido aumentando, pero no llegan en ningún momento a un valor significativo comparado con APG Y APPB. En el caso de las exportaciones, éstas han ido disminuyendo, desde 2009 al 2012 la carga exportada desde el puerto de Manta decayó de 75.434 TM a 54.643 TM. Esto no sucede en con APG que en ambos casos han aumentado de manera significativa.

**Tabla N. 33**

**Histórico de Importaciones y Exportaciones del Sistema Portuario Nacional (Toneladas métricas) – Años 2009:2012**

PUERTOS	IMPORTACIONES				EXPORTACIONES			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	357.967	423.579	541.499	662.464	278.569	221.935	315.851	396.700
Autoridad Portuaria de Manta	591.723	753.791	674.104	706.914	75.434	63.748	48.736	54.643
Autoridad Portuaria de Guayaquil	3.596.171	4.110.829	4.965.468	5.903.967	3.729.047	3.546.406	4.662.594	4.960.400
Terminales Portuarios Habilitados <sup>(1)</sup>	2.753.886	3.329.360	3.422.302	3.234.753	2.259.140	2.710.611	2.469.704	2.206.671
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	93.259	109.702	113.265	120.906	1.704.358	1.930.594	1.913.994	1.559.114
Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	1.465.137	1.869.349	1.656.830	1.709.536	19.367.133	19.576.936	19.482.397	20.296.537
Superintendencia del Terminal Petrolero La Libertad <sup>(2)</sup>	1.695.692	2.666.296	1.675.561	2.490.726	-	-	-	-
Superintendencia del Terminal Petrolero El Salitral	826.387	818.209	866.233	1.446.401	-	-	-	-
<b>TOTAL PAÍS</b>	<b>11.380.222</b>	<b>14.081.115</b>	<b>13.915.262</b>	<b>16.275.667</b>	<b>27.413.681</b>	<b>28.050.230</b>	<b>28.893.276</b>	<b>29.474.065</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

Con respecto al tipo de carga, el puerto de Manta maneja en su mayoría granel sólido y líquido, tanto en exportaciones como importaciones. Y comparando el 2011 y 2012 en estos dos tipos de carga, con respecto a las importaciones y exportaciones aumentaron. En el caso de APG la exportación de la carga líquida en el 2012 fue mínima, comparada con APM. En este caso se puede ver una ventaja de APM.

**Tabla N. 34**

**Histórico de Importaciones y Exportaciones por Tipo de Carga y Puerto (Toneladas métricas) – Año 2011:2012**

IMPORTACIÓN										
PUERTOS	GUAYAQUIL				PUERTO BOLIVAR		MANTA		ESMERALDAS	
	APG		TERM. PORT		2.011	2.012	2.011	2.012	2.011	2.012
TIPO DE CARGA	2.011	2.012	2.011	2.012	2.011	2.012	2.011	2.012	2.011	2.012
GENERAL	839.727	669.807	89.467	112.115	95.982	101.095	81.183	63.581	344.121	413.994
CONTENERIZADA	2.783.388	3.731.354	1.393.338	1.252.553	17.283	19.811	1.340	3.875	130.155	175.281
GRANEL SOLIDO	1.308.442	1.483.849	1.864.959	1.747.811	-	-	488.203	517.669	67.223	73.189
GRANEL LIQUIDO	33.911	18.957	74.538	122.274	-	-	103.378	121.789	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>4.965.468</b>	<b>5.903.967</b>	<b>3.422.302</b>	<b>3.234.753</b>	<b>113.265</b>	<b>120.906</b>	<b>674.104</b>	<b>706.914</b>	<b>541.499</b>	<b>662.464</b>
EXPORTACIÓN										
PUERTOS	GUAYAQUIL				PUERTO BOLIVAR		MANTA		ESMERALDAS	
	APG		TERM. PORT		2.011	2.012	2.011	2.012	2.011	2.012
TIPO DE CARGA	2.011	2.012	2.011	2.012	2.011	2.012	2.011	2.012	2.011	2.012
GENERAL	736.599	612.020	243.025	166.683	1.690.049	1.338.774	13	38	27.062	29.656
CONTENERIZADA	3.875.223	4.347.535	2.004.626	2.017.527	223.945	220.340	6.412	5.938	16.645	13.884
GRANEL SOLIDO	50.772	51	222.053	22.461	-	-	793	1.022	75.494	161.213
GRANEL LIQUIDO	-	793	-	-	-	-	41.518	47.645	196.650	191.947
<b>TOTAL</b>	<b>4.662.594</b>	<b>4.960.400</b>	<b>2.469.704</b>	<b>2.206.671</b>	<b>1.913.994</b>	<b>1.559.114</b>	<b>48.736</b>	<b>54.643</b>	<b>315.851</b>	<b>396.700</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

En la siguiente tabla se realiza un cuadro comparativo e histórico respecto a la carga movilizada en toneladas métricas y TEU's, y de las naves arribadas cargadas. En el caso de APM en número de embarcaciones arribadas ha disminuido así mismo con el número de TEU's, pero en toneladas métricas el valor ha aumentado.

**Tabla N. 35**

**Histórico del Movimiento de Carga de Tráfico Internacional en el Sistema Portuario Nacional (Toneladas métricas, TEU's, número de embarcaciones) – Año 2009:2012**

PUERTOS	2009			2010			2011			2012		
	CARGA MOVILIZADA		NAVES	CARGA MOVILIZADA		NAVES	CARGA MOVILIZADA		NAVES	CARGA MOVILIZADA		NAVES
	TM	TEUS		TM	TEUS		TM	TEUS		TM	TEUS	
APE	636.536	44.341	208	645.514	62.017	208	857.350	66.764	287	1.059.164	86.687	312
APM <sup>(1)</sup>	667.157	3.924	393	817.539	3.808	354	722.840	913	359	761.557	864	378
APG	7.325.218	609.527	1.296	7.657.235	693.489	1.185	9.628.062	945.344	1.254	10.864.367	971.036	983
APPB	1.797.617	68.530	500	2.040.296	61.940	536	2.027.259	53.943	479	1.680.020	54.814	381
TERM. PRIV.	5.013.024	274.573	877	6.039.971	429.609	917	5.892.006	460.419	911	5.441.424	477.805	720
SUINBA	20.832.270	-	418	21.446.285	-	406	21.139.227	-	358	22.006.073	-	358
SUINLI <sup>(2)</sup>	1.695.692	-	218	2.666.296	-	239	1.675.561	-	237	2.490.726	-	266
SUINSA <sup>(3)</sup>	826.387	-	38	818.209	-	35	866.233	-	36	1.446.401	-	78
<b>TOTAL</b>	<b>38.793.901</b>	<b>1.000.895</b>	<b>3.948</b>	<b>42.131.345</b>	<b>1.250.863</b>	<b>3.880</b>	<b>42.808.538</b>	<b>1.527.383</b>	<b>3.921</b>	<b>45.749.732</b>	<b>1.591.206</b>	<b>3.475</b>

**Fuente:** Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, Ministerio de transporte y obras públicas – 2012.

Para que exista mayor tráfico marítimo, no solo implica que el puerto de Guayaquil deje de percibir varias de sus embarcaciones ya que se desviarían al puerto de Manta, sino que debe también existir una inversión en infraestructura y maquinarias en el puerto de Manta. Actualmente las maquinarias con las que cuenta, satisface las necesidades portuarias debido a que la cantidad de contenedores y embarcaciones que arriban son mínimas, pero con un aumento de tráfico, es necesario el equipamiento del puerto con grúas pórticos, con espacio para bodegas, espigones que pueden recibir mayor cantidad de embarcaciones así mismo como embarcaciones de mayor tamaño-calado y en general con equipamientos modernos, y actualmente el puerto carece de toda esta infraestructura y equipos. Se requiere “abundancia de espacio para las operaciones” e “Infraestructuras adecuadas para las nuevas características de los tráficos marítimos” (Rua Costa, 2006)

Con respecto al turismo, en el año 2012 arribaron a APM, de 378 embarcaciones en total, 24 naves turísticas con 20.848 pasajeros. Comparadas con APG que solo arribaron 14 con 7.977 pasajeros. Al puerto de Manta se lo conoce, en su gran mayoría como un puerto turístico en donde llegan cruceros de gran tamaño, pero este tipo de actividad se da ciertos meses del año, y se lo conoce como “la temporada de cruceros” que va desde el mes de Octubre al mes de Mayo, es decir, al puerto de Manta no llegan todo el año cruceros, solo en cierta época del año. Es por esta razón, que especializar al puerto de Manta solo como un puerto turístico no es viable, porque no es una actividad que se de todo el año. El turismo y la cantidad de pasajeros que llegan ayudan a dinamizar la economía, ya que los turistas realizan actividades y gastan su dinero en recuerdos restaurantes, taxis y demás paquetes turísticos que ofrecen los operadores en Manta.

Una de las ventajas que el puerto de Manta tiene es que no posee canal de acceso, pero en realidad, ésta no es algo que le ayude a darle mayor tráfico ya que el no tener un canal de acceso, sino tener sus espigones en mar abierto, ocasiona que los

oleajes y aguajes choquen directamente, no existe un escudo natural que ejerza algún tipo de protección a las embarcaciones. En épocas de fuertes vientos y marejadas, en ocasiones las embarcaciones tienden a chocar con los espigones, lo cual es una total desventaja del puerto. Existen varios puertos en el mundo que tienen canales de acceso muy largos, por ejemplo el de Amberes, Bélgica (360 km), Vancouver, Canadá (261 km) y Hamburgo, Alemania (110 km) y esto no ha sido un impedimento para que se conviertan mundialmente competitivos (nacionalmente tenemos el ejemplo del puerto de Guayaquil, que tiene un canal de acceso de 93 km y es actualmente el puerto que maneja la mayor carga nacional). De acuerdo a Rúa Costa, existen ocho tipos de puerto de acuerdo a su clasificación física y basados en este criterio, el puerto de Manta es de Tipo H que significa: “Puerto en mar abierto o cargaderos libres: puerto carente de defensas contra los vientos y el mar, ni naturales ni artificiales. Se trata de una disposición relativamente habitual para algunos puertos o terminales petrolíferos”. (Rúa Costa, 2006)

Así mismo, de acuerdo a Rúa Costa, dentro de los principales requerimientos que los clientes esperan de un puerto, es que sea “sin demoras, con fiabilidad y seguridad en la operativa” (Rúa Costa, 2006). Respecto a este criterio y debido a la falta de tráfico marítimo, el puerto de Manta no tiene problemas en hacer esperar a la embarcación para ingresar al muelle, pero de acuerdo al Boletín estadístico portuario del 2012:

- Para manejar carga general por un total de 63.619 toneladas métricas se necesitó 275 horas dando un promedio de 231 TM/hora. El puerto de Guayaquil manejó 1.281.827 T.M. en un total de 17.206 horas, dando un promedio de descarga de 74 TM/hora.
- Para carga contenerizada, se manejó 9.813 T.M. en 37 horas, dando un promedio de TM por hora de 267. APG por el contrario, manejó 8.078.889 T.M. de carga contenerizada, en un total de 17.674 horas, dando un promedio de 457 T.M./hora.

- Para sólidos, APM manejó 518.691 T.M. en 8.360 horas, dando un promedio de 62 TM/hora. En el caso de APG, manejó 1.483.899 T.M. en 4.783 horas, dando un promedio de 310 TM/hora.
- Para la carga líquida, APM manejó 169.434 T.M. en 1.355 horas, dando un promedio de 125 TM/hora. APG, manejó 19.751 T.M. en 132 horas, con un promedio de toneladas métricas por hora de 150.

De acuerdo a estas estadísticas podemos ver que APM, por la cantidad de carga que mueve el tiempo de espera es bastante, lo cual lo convierte en un puerto ineficiente y poco atractivo. Esto se debe en parte a la falta de equipos modernos e infraestructura y a la falta de expertos relacionados con actividades portuarias. Muchas agencias navieras prefieren, navegar unos cuantos kilómetros más, esperar la marea adecuada e ingresar por el golfo al puerto de Guayaquil, debido a las facilidades de carga y descarga y manejo de la carga que ofrece. Respecto a la seguridad, en términos general, la ciudad de Manta y sus alrededores, es decir, el hinterland del puerto, no ofrece la adecuada seguridad para la llegada y salida de la mercadería. Existen registros de asaltos a camiones que llevan mercancía salida de los puertos, ya que no hay la debida seguridad. Dentro del cantón existe también inseguridad debido al narcotráfico, al tema sicariato, entre otros. Esta es otra desventaja que presenta no solo el puerto, sino su ciudad y zona de influencia; y es un tema que también se vive a nivel nacional.

Se menciona dentro de las ventajas competitivas del puerto, su calado natural, que es mayor a la de los demás puertos nacionales e incluso se lo compara con calados de otros puertos internacionales y eficientes como el puerto de Callao y Buenaventura, pero de acuerdo al Boletín estadístico portuario del 2012, el 82,8% (313 naves) de naves arribadas tuvieron un calado menor a 8,2 metros (calado al arribo), solo 1,9% (7 naves) tuvieron entre 11 y 12 metros de calado. Con respecto al calado al zarpe el 88,6% (335 aves) corresponden a naves con calado menor a 8,2 metros y el 0,3% (1 embarcación) corresponden a naves de entre 11 y 12 metros de calado. Con estas

cifras se puede hacer referencia que a pesar de la profundidad natural, el puerto realmente no está atrayendo embarcaciones de acuerdo al calado que se ofrece. Se espera que con la ampliación del canal del panamá, arriben a nuestro país embarcaciones mucho más grandes y el puerto de Manta se beneficiaría de esto, pero si no existe la infraestructura adecuada, no será posible satisfacer toda la demanda de manera eficiente y eficaz.

“Actualmente el transporte marítimo buscan mayor rentabilidad en el uso de las embarcaciones, mediante la construcción de unidades de mayor capacidad de carga y la reducción del número de escalas, por tanto, la nueva estrategia marítima consiste en transportar mayores volúmenes de mercancías, mejor clasificadas, en el menor tiempo posible, con mayor seguridad y operando en un menor grupo de puertos seleccionados.” (Velarde, 2005)

La UNCTAD<sup>22</sup> en un estudio determinó la clasificación de los puertos en cuatro generaciones. Los puertos de primera generación, de segunda y tercera generación. Los de primera generación ofrecen básicamente la “carga, descarga y almacenamiento de la mercancía, siendo únicamente centros de conexión entre dos modos de transporte, el terrestre y el marítimo” (Rúa Costa, 2006), estos puertos muestran un menor desarrollo en sus servicios y fueron comunes en los años 60 y hoy en día están ubicados en países en vías de desarrollo.

Los puertos de segunda generación “presentan una mayor integración de sus actividades así como con las administraciones y con el entorno” (Rúa Costa, 2006). Estos puertos aparecen entre los años 60 y 80, a diferencia de los puertos de primera generación, se empieza a especializar el tráfico, es decir, a separar la carga al granel de líquidos y sólidos; se empieza a ofrecer servicios industriales y comerciales para la embarcación y la mercancía, y ofrecen la transformación de la carga; en términos generales ofrecen servicios con valor agregado.

---

<sup>22</sup> UNCTAD: United Nations conference on trade and development.

Por último, los puertos de tercera generación “presentan una alta especialización con terminales dedicadas a los diferentes productos” (Rúa Costa, 2006) Predomina la contenerización, como método de unitización de la carga; “los puertos se convierten en plataformas comerciales para el comercio exterior y en centros de transporte intermodal” (Rúa Costa, 2006); empiezan a aparecer zonas de actividades logísticas (ZAL) y puertos secos<sup>23</sup>.

A diferencia de los puertos de segunda generación, se desarrollan servicios de información para la mercancía y las embarcaciones, aparte de los servicios industriales y comerciales. “La colaboración e integración entre agentes y con las administraciones se incrementa, apareciendo el concepto de comunidad portuaria o comunidad logístico portuaria.

Asimismo, también se mejoran las relaciones con los municipios en los que se ubica el puerto (el puerto como elemento de promoción de la ciudad, la ciudad como elemento promotor del puerto)” (Rúa Costa, 2006). Los de cuarta generación son llamados puertos en red, ya que varios puertos, plataformas logísticas como ZAL o puertos secos y centros intermodales, se integran en una red de transporte intermodal. Estos puertos tienen en común una estrategia de crecimiento y expansión y, comparten sistemas informáticos.

En el proyecto de concesión del puerto de Manta se habla de construir un puerto de tercera generación, incluyendo la creación de una zona logística; este plan también lo menciona el MCPEC (Ministerio de Coordinación de la Producción,

---

<sup>23</sup> Puertos Secos: Un puerto seco o terminal interior es una terminal internacional localizada en el interior del país (relativamente alejada de la costa) y directamente conectada a través de la red ferroviaria con uno o varios puertos origen y/o destino de los tráficos a que se dedica. El objetivo de una terminal interior es captar y concentrar tráficos procedentes del área de influencia de la terminal interior para enviarlos al puerto de referencia en el que serán embarcados hacia su destino final o viceversa, actuar como centro de distribución de los tráficos con destino a dicha área de influencia que sean desembarcados en el puerto. (Rúa Costa, 2006)



Empleo y Competitividad), y el gobierno del cantón impulsa un proyecto llamado ZOFRAMA. La realidad de este proyecto es que se ha quedado estancado.

Para que una ZAL funcione tienen que todas las actividades logísticas y las que ofrecen valor agregado (consolidación y desconsolidación, paletización, almacenaje, embalaje, etiquetado, entre otras) estar en polígonos industriales, para que se cree sinergia que faciliten el desarrollo de las actividades alrededor del sector portuario. Lo que ocurre con esta gran ZAL es que aún no se define el fin del puerto de Manta, por esta razón, los demás proyectos no pueden encaminarse debido a que no existe tráfico marítimo ni zonas de influencia que estén desarrolladas a tal punto que se crear una ZAL a nivel nacional. Lo que ocurrió con la ZEDE en Manta, es que no hubo las suficientes empresas interesadas en participar. El proyecto se lo inició pero no tuvo la acogida que se esperaba y la segunda fase a construirse sigue paralizada

## **CAPÍTULO 3**

### **3. 1 Tipo de Investigación**

El tipo de investigación aplicada en este trabajo es el exploratorio ya que son estudios que se realizan por primera vez o son poco conocidos o investigados. Cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes cuyo objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes (Hernández Fernández Baptista, 2010).

### **3. 2 Método**

La metodología utilizada es la cualitativa, ya que en este tipo de metodología se evita la cuantificación; se realizan registros narrativos de la información que se encuentra sobre el tema a investigar, así mismo como los fenómenos y se utilizan técnicas como la observación y las entrevistas. Utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación. (Hernández Fernández Baptista, 2010).

### **3. 3 Técnica**

La técnica utilizada es la de entrevistas, que consiste en que un entrevistador aplica el cuestionario a los respondientes (entrevistados). El entrevistador va haciéndole las preguntas al respondiente y va anotando las respuestas. Las

instrucciones son para el entrevistador. Normalmente se tienen varios entrevistadores, quienes deberán estar capacitados en el arte de entrevistar y conocer a fondo el cuestionario, y no deben sesgar o influir las respuestas. (Hernández Fernández Baptista, 2010).

Este tipo de técnicas se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona, el entrevistador, u otras, entrevistados. En la entrevista, a través de preguntas y respuestas, se logra una comunicación y construcción conjunta de significados respecto a un tema. (Hernández Fernández Baptista, 2010).

Se realizó una entrevista al Econ. Rodolfo Cano, Gerente de la Autoridad Portuaria de Manta ya que es un experto en el tema. El fin de la entrevista fue obtener información de un experto sobre el impacto económico que tiene el puerto de Manta, con la concesión y obras de infraestructura que van a ayudar a potenciar al puerto. Además de la opinión junto con sus conocimientos sobre los retos, impedimentos, beneficios etcétera que trae consigo la concesión, tanto para Manta como para el resto del país.

Las preguntas de la entrevista fueron realizadas y divididas de acuerdo a cada tema, entre ellos, el puerto de Manta, la concesión del puerto de Manta, la construcción de la Refinería del Pacífico, la construcción de la carretera multimodal Manta – Manaos.

### **3. 3. 1 Cuestionario de Entrevista**

#### **Estado actual del Puerto de Manta**

1. ¿Cuál es la situación actual del puerto de Manta, el que es manejado por la Autoridad Portuaria de Manta?

2. ¿Cuáles son los aspectos positivos y negativos que considera que tiene el puerto de Manta?
3. ¿Cuáles sectores de la economía de Manta son los que más se benefician del puerto y tienen mayor interés en la ampliación?
4. ¿Cómo es conocido el puerto de Manta, como un puerto turístico, pesquero, de contenedores, de carga como autos?
5. ¿Por qué no ha progresado el tema de la concesión del puerto y la zona franca?
6. ¿Cuáles son los beneficios que traería consigo la concesión del puerto?
7. ¿Cuál es el impacto actual del puerto dentro de la economía de la ciudad y del país?

#### **Proyecto Multimodal Manta – Manaos**

8. ¿Qué grado de importancia para el desarrollo del puerto de Manta usted otorga a la Ruta Manta – Manaos?

#### **Proyecto Refinería del Pacífico Eloy Alfaro**

9. ¿Qué grado de importancia para el desarrollo del puerto de Manta usted otorga al proyecto de la RDP?

#### **El futuro del Puerto de Manta**

10. ¿Cuál es su visión del puerto de Manta en el mediano y largo plazo?
11. ¿Cuál será el impacto económico a futuro del puerto de Manta cuando se realicen los proyectos antes mencionados (Refinería del pacífico, Ruta Manta – Manaos, Concesión del Puerto) para la ciudad y el país?
12. ¿Cuáles son las otras obras de infraestructura (vial, aeroportuaria, tecnológica, etc.) que ayudarán a potenciar al puerto de Manta?

13. ¿Qué opina sobre la especialización de los puertos ecuatorianos?
14. ¿Considera que la mejor opción es la especialización o seguir modelos portuarios exitosos, como los de Callao o Buenaventura, en donde cada país tiene un puerto principal?

### **3.4 Síntesis de la Entrevista**

#### **Situación actual del puerto de Manta**

Manta siempre ha sido reconocido como el puerto de aguas profundas del Ecuador, pero tiene como calado natural 12 metros, hoy en día ese calado no le alcanza para las necesidades actuales de un puerto de aguas profundas. Manta en comparación con Esmeraldas y Puerto Bolívar tiene una ventaja que es la desventaja que los otros tienen, que ambos son excéntricos a los puntos de distribución. El puerto tiene en este momento 2 terminales un terminal de cabotaje y un terminal internacional, que es el objeto de la concesión y es un terminal multipropósito que atiende todo tipo de tráfico de contenedores, vehículo gráneles sólidos y líquidos, carga general y cruceros. Lo que vamos a desarrollar es crear un nuevo terminal especializado en contenedores y al que se daría la categoría de aguas profundas. La carga de gráneles sólidos y líquidos son operadas por operadores privados

#### **Aspectos positivos y negativos del puerto de Manta**

Positivos: Ubicación estratégica a mercados nacionales e internacionales, calado natural, no tiene canal de acceso lo cual agiliza la entrada y salida de embarcaciones.

Negativos: falta de conectividad vial y de proyectos viales, falta de servicios para todos los tipos de clientes.

**Sectores de la economía de Manta que más se benefician del puerto y tienen mayor interés en la ampliación**

El interés está fundamentalmente en la comunidad portuaria, exportadores importadores; el sector naviero del país o representantes de navieras que hoy en día no pueden con sus embarcaciones ingresar al país; otro sector beneficiado son las micro, medianas y grandes empresas que están directamente o indirectamente relacionadas con las actividades y el sector portuario; y finalmente la ciudadanía del país, porque al existir mayor competitividad del comercio exterior existirá mayor producción, mayor consumo, mayor empleo y así se crea un círculo que ayudará la economía del país.

### **Posicionamiento del puerto de Manta**

Si se le pregunta a la provincia es conocido como un puerto comercial internacional. Es conocido también como un puerto pesquero y como un puerto turístico debido a los cruceros que recibe el puerto. También se lo conoce como un puerto de carga al granel como trigo y de líquidos. En general, el puerto de Manta es un puerto multipropósito.

### **Fallida concesión del puerto y la zona franca**

En el mes de noviembre del 2012 la concesión fue declarada desierta por no presentación de oferta y a partir de ese momento se ha venido trabajando en continuar el proceso a través de la preparación de un nuevo concurso buscando tomar en cuenta las recomendaciones y sugerencias que tuvieron las empresas que estuvieron interesadas en participar. Hay factores de diferentes naturalezas que van desde situaciones muy administrativas, como por ejemplo, hubieron muchos que pidieron más tiempo para presentar sus ofertas, adicionalmente, la presidencia de la república indicó que todos los contratos que firmaran entidades del estado con empresas extranjeras no debían incluir la cláusula de arbitraje internacional sino que debería someterse a la justicia ordinaria y aunque este era un proceso que ya se había lanzado con anterioridad igual generó cierta incertidumbre y como el tiempo fue muy corto eso afectó.

Respecto a la zona franca, la ley es clara en ese sentido, todas las zonas francas que existían una vez que se vencía el plazo tenían que emigrar. Manta tiene actualmente dos zonas francas, una que es ZONA MANTA que está a pocos kilómetros de la zona de San Juan que nunca funcionó y era algo más privado, y está ZOFRAMA que es la que está en la vía a Guayaquil por Montecristi, la cual ha hecho muchos intentos por seguir operando pero la ley es clara. Actualmente está operativo pero no tiene muchos participantes. No hubo la concreción de todos los negocios que se iban a instalar.

### **Beneficios que traería consigo la concesión del puerto**

- La inversión: en el mantenimiento y reforzamiento de las instalaciones actuales y en las obras que se realizarán adicionalmente en el puerto. Es un proyecto valorado en la primera etapa en \$120'000.000, de los cuales \$70'000.00 corresponden a infraestructura y \$50'000.00 a equipamientos, instalaciones y tecnología de información y comunicación.
- El empleo que traerá consigo todas estas actividades de mantenimiento, reforzamiento y construcción. Es un efecto multiplicador que traerá todo el proceso de concesión en fuentes de trabajo directo e indirecto, por ejemplo, transportistas, servicios bancarios y servicios en general.
- Reducción en los sobrecostos que actualmente tiene el comercio exterior del país. Ayudará a las actividades de exportación e importación volverse más competitivas.
- Proceso de reconversión del modelo de gestión de sistema portuario nacional, pensando como un sistema y no como una entidad portuaria individual.

### **Impacto actual del puerto dentro de la economía de la ciudad y del país**

Actualmente el aporte del puerto, hasta el momento se puede ver como un aporte marginal para el país, yo creo que el impacto es importante históricamente para la región, en este caso para la provincia pero lo que manta ofrecería con este

proyecto es contribuir a mejorar la eficiencia y competitividad del comercio exterior nacional, no solamente de Manabí, esto es un proyecto nacional, es por esto que el gobierno está dando un apoyo contundente para que se lo realice lo más rápido posible y de la mejor forma porque lo que se busca es servir a la economía nacional, no a Manta y a Manabí solamente. Lo segundo es que es un puerto de aguas profundas bajo una categoría que apunta a atender el comercio exterior del país de manera complementaria las actividades de trasbordo en la medida que estas se vayan dando; y tercero de que es parte de un proceso de ampliación e incremento en la infraestructura portuaria del sistema portuario nacional.

### **Grado de importancia para el desarrollo del puerto de Manta la Ruta Manta – Manaos**

Es un proyecto importante para el país y para la economía nacional. Desde el punto de vista comercial tiene dos targets distintos. Un target es toda la mercancía que entraría de Asia, ya que el puerto sería la puerta de acceso ya que se desembarcaría en este puerto y pasaría en tránsito durante toda la ruta. Se estima que inicialmente se manejarían 40.000 contenedores. Otro target es fomentar el comercio binacional entre los países que forman parte de este eje multimodal: Ecuador, Colombia, Perú y Brasil.

### **Grado de importancia para el desarrollo del puerto de Manta el proyecto de la RDP**

Es un proyecto muy importante para el puerto, se ha desarrollado un Plan estratégico de movilidad al igual que la RDP lo ha desarrollado y ha determinado el efecto que tiene en su área de influencia. Y las autoridades de gobierno han determinado, debido a que son dos proyectos grandes, que están en un mismo sector y que tienen un impacto muy importante en la economía, que se debe buscar la coordinación para que se puedan articular, complementarse y potencializarse. La Refinería del Pacífico sería una gran generadora de carga.



### **Visión del puerto de Manta en el mediano y largo plazo**

Lo que se quiere hacer con Manta es que Manta sea un puerto Gateway, y un puerto Gateway se caracteriza fundamentalmente en ser un puerto que sirve en gran medida al comercio exterior del país es decir, que en un 70 por ciento de toda la carga que se genere en el puerto y en sus diversas terminales es carga de importación y exportación nacional, que el otro 20 o 30 por ciento de carga que se movilice por ese puerto sea carga de transbordo. Entonces es como una mezcla, en donde el peso principal de movimiento de carga es carga nacional porque un puerto de transferencia no es un negocio para el país no es un buen negocio para el territorio donde se asienta el puerto pero sí un buen negocio para las líneas navieras porque son ellas las que buscan dentro de las regiones donde operan un centro de distribución que abarate los costos de transporte de sus embarcaciones y la práctica común es que una actividad de transferencia para el 50% de un servicio de exportación o importación entonces el negocio portuario es un negocio que se caracteriza especialmente en contenedores. En ese sentido, luego de una serie de análisis se determinó que lo que Manta debía impulsar no es puerto de transferencia eso no quiere decir que no se puedan desarrollar operaciones de transferencia, se pueden desarrollar pero en las proporciones que se dijo anteriormente.

### **Impacto económico a futuro del puerto de Manta cuando se realicen los proyectos Refinería del Pacífico, Ruta Manta – Manabí, Concesión del Puerto.**

El impacto fundamental será a partir de la puesta en servicio de todas estas mejoras que se darían y obviamente para que esto funcione se necesita un proyecto integral bien conectado que haga que esos servicios puedan llegar a los diferentes puntos del país, especialmente a lo que se ha determinado como hinterland inmediato; el foreland ya dependerá de las estrategias comerciales que haga el operador portuario que estamos buscando como socio.

### **Otras obras de infraestructura (vial, aeroportuaria, tecnológica, etc.) que ayudarán a potenciar al puerto de Manta**

El proyecto se lo aprecia como un proyecto de logística integral que incluye puerto, aeropuerto, vías y carreteras. Existen dos ejes viales, la autopista Manta – Quevedo y Manta – Guayaquil. Plataformas logísticas que se desarrollan a lo largo del país, y el eje multimodal Manta-Manaos. Se ha determinado un Plan estratégico logístico nuevo, y la potenciación de los ya existentes. Existen también centros de acopio o áreas extra portuarias que mejoran los procesos de almacenamiento portuario, por ejemplo, agro centros en Portoviejo y el puerto seco de Santo Domingo y un centro de distribución y la ZAL de Manta.

### **La especialización de los puertos ecuatorianos**

La especialización no existe. Todos los puertos son multipropósito, no hay un puerto en el país que sea especializado solamente en una línea de negocio, que tiene una actividad que los destaca principalmente sí, pero todos los puertos del país manejan carga general y van a seguir manejando carga general. Se dice que por ejemplo, puerto esmeraldas se va a especializar en la parte del crudo, y que lo que produzca la refinería del pacifico va a ser enviada por ese puerto, pero la distancia que hay entre Manta y Esmeraldas es de varios kilómetros por tal razón va a salir mucho más caro enviar la mercancía que el propio gasto portuario. lo que se busca hace es especializarlos teniendo en un mismo puerto varios terminales que se dedican a una actividad específica, por ejemplo, un terminal de carga al granel o de ro-ro.

### **La especialización o seguir modelos portuarios exitosos, como los de callao o buenaventura.**

El concepto de especialización no es para puertos sino más para terminales. Manta es y será un puerto multipropósito de aguas profundas.

## **CAPÍTULO 4**

### **4. 1 Conclusiones**

1. El impacto a nivel provincial es significativo y visible generando plazas de trabajo directo e indirecto, además de ofrecer servicios portuarios para las industrias instaladas en la provincia de Manabí, especialmente, la industria pesquera.
2. De acuerdo a las estadísticas portuarias anuales del año 2012, el sistema portuario nacional está conformado por cuatro puertos principales, Puerto de Esmeraldas, Puerto de Manta, Puerto de Guayaquil y Puerto Bolívar; siendo el puerto de Guayaquil el que mayor carga maneja, aproximadamente el 80% de toda la carga nacional. Este puerto tiene sus muelles concesionados lo cual ha facilitado la administración e inversión privada, además de tener su hinterland o área de influencia bien conformada.
3. El proyecto de concesión para la ampliación del puerto de Manta es la mejor alternativa costo/ beneficio para que exista un mayor impacto en el desarrollo económico del país. Para poder realizar el proyecto de ampliación del puerto es necesaria la inversión privada de alguna de las operadoras portuarias internacionales, con experiencia, tecnología y capacidad de inversión, así mismo como el apoyo del Gobierno Nacional.

## 4.2 Recomendaciones

1. Adecuar al puerto de Manta con los equipos e infraestructura necesaria, así como también de TIC's para que pueda ofrecer mejores servicios y poder competir nacional e internacionalmente. De esta manera generará un crecimiento económico muy significativo en la ciudad y principalmente en su área de influencia. Reforzar el hinterland es muy importante y para esto es necesario que se construyan vías en perfectas condiciones para que toda el área productiva pueda transportar de manera segura la mercancía. Desarrollar zonas extra portuarias que le permitan primero operar más carga al puerto y segundo descongestionar las actividades de tráfico en el interior de la ciudad.
2. Dotar al puerto de Manta con las instalaciones y maquinarias adecuadas para recibir más embarcaciones y descargar y cargar mercancías. El puerto de Manta es y será un puerto multipropósito, que al igual que el puerto de Guayaquil, debe destacar una actividad principal para que de esta manera pueda atraer tráfico marítimo específico.
3. Convertir al puerto de Manta en un puerto Gateway, en donde la actividad principal será la exportación e importación de carga nacional, ayudará a que el país se vuelva más competitivo. Las obras complementarias, como son la Refinería del pacífico y el eje multimodal Manta – Manaos, desarrollándose paralelamente, ayudarán a potenciar y desarrollar al puerto, así mismo como a intensificar el tráfico marítimo.

## REFERENCIAS

- Granda, J. (2005). *Ciudades Puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Montero, L. (2005). *Comentarios sobre las relaciones puerto - ciudad*. Barcelona.
- Rúa Costa, C. (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. Cataluña: Institut d'Organització i Control de Sistemes Industrials.
- Sanchez Pavón, B. (2003). *El futuro de las relaciones puerto - ciudad*. Coruña: Universidade da Coruña.
- Sgut, M. (2005). *Estudio de los Costos y Sobre costos Portuarios del puerto del Callao*. Pery: Proyecto Crecer.
- Velarde, M. (2005). *Competitividad portuaria: un analisis teorico*. Guayaquil
- APM Terminals. *APM Terminals Callao*. Recuperado el 15 de junio del 2013 de [www.apmterminals.com/americas/callao\\_es-pe/](http://www.apmterminals.com/americas/callao_es-pe/)
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. Recuperado de [www.puertoesmeraldas.gob.ec](http://www.puertoesmeraldas.gob.ec)
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolivar. Recuperado de [www.appb.gob.ec](http://www.appb.gob.ec)
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2013). Recuperado de [www.apg.gob.ec](http://www.apg.gob.ec)
- Autoridad Portuaria de Manta. (2012). Recuperado de [www.puertodemanta.gob.ec](http://www.puertodemanta.gob.ec)
- Autoridad Portuaria Nacional de Perú. [www.apn.gob.pe](http://www.apn.gob.pe)
- Banco Central del Ecuador. Publicaciones de Banca Central. Recuperado el 11 de octubre del 2013 de <http://www.bce.fin.ec>
- Cámara Marítima del Ecuador. *Terminales Concesionados*. Recuperado el 20 de agosto del 2013 de [http://www.camae.org/P\\_terminales\\_concesionados.htm](http://www.camae.org/P_terminales_concesionados.htm)
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (Junio, 2013). *Actividad portuaria en América Latina y el Caribe mantuvo bajo dinamismo en 2012*. Recuperado el 18 de Junio del 2013 de <http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/prensa/noticias/comunicados/7/50207/P50207.xml&xsl=/prensa/tpl/p6f.xsl&base=/prensa/tpl/top-bottom.xsl>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (Junio, 2013). *Movimiento contenedorizado de América Latina y el Caribe, Ranking 2012*. Recuperado el 25 de Junio del 2013 de <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/noticias/7/49997/P49997.xml&xsl=/Transporte/tpl/plf.xsl&base=/perfil/tpl/top-bottom.xsl>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2009). *Plataformas logísticas: elementos conceptuales y rol del sector público*. Recuperado el 14 de Mayo del 2013 de <http://www.cepal.org/transporte/noticias/bolfall/3/38123/fal-274-web.pdf>
- Comisión Puerto de Manta. (s.f.). Puerto de Manta. Puerto de manta oficializó la licitación internacional para su delegación. Recuperado el 15 de agosto del 2013 de <http://www.comisionpuertodemanta.gob.ec/puerto-de-manta-oficializo-la-licitacion-internacional-para-su-delegacion/>
- Consorcio Modernización Portuaria. (s.f.). *Estudio de Costos y Sobre costos de la Cadena de Servicios Logísticos en los Terminales Portuarios de Uso Público*. Recuperado el 6 de Agosto de 2012, de [www.apn.gob.pe](http://www.apn.gob.pe)
- Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos. (Septiembre de 2009). *Plan Maestro del TP Callao*. Recuperado el 10 de Junio de 2012, de Asociación Peruana de Agentes Marítimos: <http://apam-peru.com>

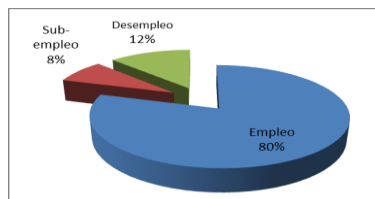
- Dirección General de Aviación Civil. (s.f.). *Aeropuerto de Manta*. Recuperado el 16 de Junio de 2013 de <http://www.aviacioncivil.gob.ec>
- Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral. (1996). *Reglamento de Servicios Portuarios para las entidades portuarias del Ecuador*. Recuperado el 17 de Mayo de 2012, de Autoridad Portuaria de Guayaquil: <http://www.apg.gob.ec>
- Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. (1976). *Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional*. Recuperado el 6 de Abril de 2012, de Dirección General de Intereses Marítimos : <http://www.digeim.armada.mil.ec>
- DP World Callao. Recuperado el 2 de julio del 2013 de <http://www.dpworldcallao.com.pe>
- Ecuador inmediato. (Noviembre, 2011). *Ecuador tendrá importante zona logística industrial en Pacífico Sur*. Recuperado el 16 de Marzo del 2013 de [http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=160907&umt=ecuador tendrá importante zona logística industrial en pacífico sur](http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=160907&umt=ecuador%20tendra%20importante%20zona%20logistica%20industrial%20en%20pacifico%20sur)
- Ecuador Inmediato. *Manta aporta en economía del país con \$2 millones de dólares por turismo de cruceros*. Recuperado el 30 de mayo del 2013 de [http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=197264&umt=manta aporta en economía del país con 2 millones dólares por turismo cruceros](http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=197264&umt=manta%20aporta%20en%20economia%20del%20pais%20con%202%20millones%20dolares%20por%20turismo%20cruceros)
- Empresa Nacional de Puerto S.A. (s.f.). *Constitución de la Empresa*. Recuperado el 11 de julio del 2013 de [http://www.enapu.com.pe/spn/constit\\_empresa.htm](http://www.enapu.com.pe/spn/constit_empresa.htm)
- Énfasis Logística. (s.f.). *La función logística de los puertos* (s.f.). Recuperado el 12 de mayo del 2013 de <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/3846->
- ESPOL. (s.f.). *Ciudad de Manta*. Recuperado el 15 de junio del 2013 de <http://www.slideshare.net/mauvera/ciudad-de-manta>
- García Alonso, L. (Abril, 2005). *Competencia interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles*. Recuperado el 15 de Abril del 2013 de [www.eumed.net/tesis/lga/ficha.htm](http://www.eumed.net/tesis/lga/ficha.htm)
- Guía de Servicios Portuarios. *Las Zonas De Actividades Logísticas*. Recuperado el 14 de Mayo del 2013 de <http://195.53.242.37/portpyme/pag/infraest/07/GuiaServiciosPortuarios17.asp>
- Hoffmann, J. (s.f.). *Las Privatizaciones Portuarias en América Latina en los '90: Determinantes y Resultados*. Recuperado el 20 de Febrero de 2012, de [www.cepal.org](http://www.cepal.org): <http://www.cepal.org/usi/capacitacion/3/5173/janhoff.pdf>
- INEC. (2010). *Censo de Población y Vivienda*. Recuperado el 5 de Junio de 2012, de REDATAM: <http://redatam.inec.gob.ec>
- INEC. (2010). *Censo Económico*. Recuperado el 4 de Junio de 2012, de REDATAM: <http://redatam.inec.gob.ec>
- Instituto Nacional de Estudios Laborales. (Junio, 2013). *Informe sobre el Trabajo en el Mundo 2013. Resumen de América Latina y el Caribe*. Recuperado el 15 de Julio del 2013 de [www.ilo.org/INST](http://www.ilo.org/INST)
- Javier A. Arias, Robinson Gómez. (Febrero, 2010). *Desarrollo de las concesiones portuarias en Colombia, sociedades portuarias regionales*.
- Mariela Macías, Nicoletta González-Cancelas y Francisco Soler-Flores. (2013). *Proposal for the integration of the Port of Manta in Latin American multimodal logistics*. Recuperado el 30 de Abril del 2013 de Global Virtue Conference.

- Martínez, Luis, Pérez Marta y Andrade Rafael. (Enero, 2013). *Competitividad de un puerto y su relación actual con el sistema portuario Español*. Recuperado el 4 de Marzo del 2013 de [http://www.uax.es/publicaciones/archivos/TECEOC13\\_001.pdf](http://www.uax.es/publicaciones/archivos/TECEOC13_001.pdf)
- Ministerio Coordinador de desarrollo social. (s.f.). *Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador – SIISE*. Recuperado el 23 de Agosto del 2013 de [www.desarrollosocial.gob.ec/sistema-integrado-de-indicadores-sociales-del-ecuador-siise-2/](http://www.desarrollosocial.gob.ec/sistema-integrado-de-indicadores-sociales-del-ecuador-siise-2/)
- Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad. (2011). <http://www.mcpec.gob.ec>
- Ministerio de Transportes y Obras Públicas. (Diciembre, 2012). [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)
- Ministerio de Transporte y Turismo. (s.f.) *Aeropuerto de Manta: Ciudad de Servicio del Continente*. Recuperado el 16 de Junio del 2013 de <http://www.slideshare.net/fernandoholguin/componente-aeropuerto-manta>
- Noboa, G. (s.f.). *Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador*. Recuperado el 16 de Mayo de 2012, de Ministerio de Transporte y Obras Publicas: <http://www.mtop.gob.ec>
- Orjuela, J. (2005). *Operadores y plataformas logísticas*. Recuperado el 14 de Mayo del 2013 de [www.aippyc.org/intranet/biblioteca\\_digital/recreacion3.pdf](http://www.aippyc.org/intranet/biblioteca_digital/recreacion3.pdf)
- Presidencia República del Ecuador. (Junio, 2013). *Refinería del Pacífico estará lista el 2017*. Recuperado del 3 de Julio del 2013 de <http://www.presidencia.gob.ec/refineria-del-pacifico-estara-lista-el-2017/>
- Pontet Ubal, Norma y Silva Domingo, Luis. (2009). *El sector portuario y las posiciones competitivas*. Recuperado el 6 de Febrero de 2012, de Universidad ORT Uruguay: <http://www.ort.edu.uy/facs/pdf/documentodetrabajo46.pdf>
- Refinería del Pacífico. (s.f.). Recuperado el 3 de Julio del 2013 de <http://www.rdp.ec/>
- Secretaria General del Consejo de Seguridad Nacional. *El sistema Portuario Ecuatoriano y su integración a la cuenca del pacifico*. Recuperado el 30 de marzo del 2013 de <http://repositorio.iaen.edu.ec/bitstream/24000/201/1/IAEN-010-2002.pdf>
- Sepúlveda, D. (s.f.). *Competitividad, Eficiencia Y Productividad Portuaria*.
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. Plan de Modernización Portuaria. Recuperado el 10 de septiembre del 2013. <http://www.sprbun.com/informacion-corporativa/plan-de-modernizacion.php>
- Subsecretaria de Puertos y Transporte Fluvial. (s.f.). *Boletín Estadístico Portuario 2012*. Recuperado del 2 de Agosto del 2013 de <http://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/>
- Superintendencia de Companias. (2012). *Consulta de Companias*. Recuperado el 5 de Junio de 2012, de Superintendencia de Companias: [www.supercias.gov.ec](http://www.supercias.gov.ec)
- T21 de México. (7 de Junio de 2013). *Ecuador tendrá sus primeras plataformas logísticas en 2014*. Recuperado el 8 de Junio del 2013 de <http://t21.com.mx/logistica/2013/06/07/ecuador-tendra-sus-primeras-plataformas-logisticas-2014>

## ANEXOS

**Gráfico N. 1**

### Ocupación de la población del Cantón Manta



**Fuente:** INEC – 2010.

**Tabla N. 1**

### Planta hotelera

PLANTA HOTELERA DE MANTA 2010 - SEGÚN ACTIVIDAD		
Hoteles		24
Hostales		34
Apart Hoteles		5
Hostal		
Residencia		21
Hotel		
Residencia		4
Hostería		6
Cabañas		3
Pensiones		1
		<b>98</b>

**Fuente:** Dirección de Turismo del Cantón Manta – 2010.

**Tabla N. 2**

### Agencias Navieras Registradas

AGENCIAS NAVIERAS REGISTRADAS		
AGENCIA	PUERTO AUTORIZADO	TRAFICO AUTORIZADO
Noe Shipping Agency Cia. Ltda.	Manta	Nacional/Internacional
AtlasMarine S.A.	Manta	Internacional
Bow S.A.	Manta	Nacional/Internacional
Inchcape Shipping Services S.A. I.S.S. Grupo	Manta	Internacional
Marzam Cia. Ltda.	Manta	Nacional/Internacional
Naviera Jorge Cedeño JCP Hermanos C. Ltda.	Manta	Nacional/Internacional
Sociedad internacional de Operaciones portuarias Socieport	Manta	Internacional
Naviera Marnizam Cia. Ltda.	Manta	Nacional/Internacional
Transoceánica Compañía Limitada	Manta	Internacional
Conavegori Compañía Naviera Ecuatoriana Gómez Rivera S.A.	Manta	Nacional

**Fuente:** Ministerio de Transporte y Obras Públicas – 2013

**Elaborado:** MASR – 2013



**Tabla N. 3**

**Producto Interno Bruto por clase de actividad económica (miles de dólares)**

Ramas de actividad CIIU CN	Años	2008 (p)	2009 (p)	2010 (p)	2011 (p)	2012 (p)
Cultivo de banano, café y cacao		942.693	1.051.998	954.328	1.090.148	1.028.513
Cultivo de flores		377.702	331.826	407.104	446.987	448.568
Otros cultivos agrícolas		1.876.541	1.857.119	1.942.864	1.933.674	1.956.350
Cría de animales		484.705	481.414	502.688	508.091	506.233
Silvicultura, extracción de madera y actividades relacionadas		527.285	501.376	571.083	599.632	641.503
Acuicultura y pesca de camarón		231.692	241.244	284.126	332.208	376.460
Pesca y acuicultura (excepto de camarón)		411.050	398.722	350.338	371.093	385.021
Extracción de petróleo, gas natural y actividades de servicio relacionadas		5.793.271	5.540.441	5.787.472	5.985.032	6.063.573
Explotación de minas y canteras		177.653	191.343	170.848	168.000	200.890
Procesamiento y conservación de carne		342.750	343.618	361.581	361.616	354.447
Procesamiento y conservación de camarón		131.890	137.812	179.203	211.854	241.808
Procesamiento y conservación de pescado y otros productos acuáticos		446.959	448.886	399.282	403.195	430.581
Elaboración de aceites y grasas origen vegetal y animal		244.721	246.128	249.202	272.503	291.436
Elaboración de productos lácteos		211.186	209.507	221.773	230.497	239.320
Elaboración de productos de la molinería, panadería y fideos		275.204	275.920	318.588	315.219	323.822
Elaboración de azúcar		131.324	109.251	118.431	121.343	121.423
Elaboración de cacao, chocolate y productos de confitería		98.288	90.768	70.715	69.713	72.010
Elaboración de otros productos alimenticios		222.983	223.787	246.465	250.918	256.921
Elaboración de bebidas		439.255	447.508	483.434	525.916	620.218
Elaboración de tabaco		10.145	10.413	9.868	9.941	9.579
Fabricación de productos textiles, prendas de vestir, fabricación de cuero y artículos de cuero		525.517	536.415	579.767	590.386	599.843
Producción de madera y de productos de madera		382.493	321.549	430.659	468.877	485.638
Fabricación de papel y productos de papel		436.181	435.988	406.491	416.676	422.515
Fabricación de productos de la refinación petróleo y de otros productos		1.007.645	1.040.853	803.577	906.724	731.166
Fabricación de sustancias y productos químicos		657.006	666.082	660.551	694.080	703.824
Fabricación de productos del caucho y plástico		301.001	330.534	284.019	311.649	324.194
Fabricación de otros productos minerales no metálicos		528.633	554.756	531.274	564.384	533.825
Fabricación de metales comunes y de productos derivados del metal		410.488	441.703	358.411	369.430	378.696
Fabricación de maquinaria y equipo		281.650	263.175	271.447	310.865	373.742
Fabricación de equipo de transporte		205.826	210.965	174.520	176.528	214.142
Fabricación de muebles		173.405	176.583	178.931	179.263	180.065
Industrias manufactureras ncp		177.667	177.296	177.053	174.403	176.838
Suministro de electricidad y agua		761.453	691.494	688.997	884.729	924.443
Construcción		4.371.989	4.678.672	4.710.090	5.725.525	6.527.434
Comercio al por mayor y al por menor; y reparación de vehículos automotores y motocicletas		5.932.593	5.818.688	6.162.175	6.531.904	6.726.610
Alojamiento y servicios de comida		910.396	958.983	1.064.351	1.209.659	1.355.193
Transporte y almacenamiento		3.408.910	3.568.581	3.752.416	4.031.907	4.263.630
Correo y Comunicaciones		1.501.243	1.641.724	1.574.025	1.759.787	1.883.238
Actividades de servicios financieros y Financiación de planes de seguro, excepto seguridad social		1.385.900	1.426.800	1.495.333	1.668.945	1.739.676
Actividades profesionales, técnicas y administrativas		3.463.920	3.480.271	3.527.322	3.566.848	3.643.470
Administración pública, defensa, planes de seguridad social obligatoria		2.839.151	2.846.876	3.234.948	3.388.061	3.703.966
Enseñanza		2.767.573	3.060.626	2.969.370	3.040.740	3.248.963
Servicios sociales y de salud		1.389.438	1.407.193	1.542.651	1.658.810	1.807.578
Hogares privados con servicio doméstico		147.602	147.094	178.992	169.949	148.867
Otros servicios		4.159.057	4.251.151	4.281.003	4.480.089	4.584.908
Otros elementos del PIB		2.746.374	2.535.952	2.444.619	2.771.508	3.042.268
<b>PRODUCTO INTERNO BRUTO</b>		<b>54.250.408</b>	<b>54.810.085</b>	<b>56.112.385</b>	<b>60.279.286</b>	<b>63.293.398</b>

**Fuente:** Banco Central del Ecuador – 2012.

**Elaborado:** MASR – 2013

**Tabla N. 4**

**Inversión directa por rama de actividad económica por trimestre – Año 2008:2009 (miles de dólares)**

Rama de actividad económica / periodo	Año 2008:2009							
	2008-I 1/	2008-II 1/	2008-III 1/	2008-IV 1/	2009-I 1/	2009-II 1/	2009-III 1/	2009-IV 1/
Agricultura, silvicultura, caza y pesca	6.026,9	1.969,6	9.897,1	2.545,6	2.322,1	32.848,6	3.264,9	13.828,6
Comercio	12.257,0	18.084,5	78.639,5	10.964,8	11.560,4	15.691,9	32.917,3	23.993,1
Construcción	8.520,3	6.221,0	32.506,3	2.104,7	8.995,4	5.035,9	(24.446,9)	(3.482,2)
Electricidad, gas y agua	5.716,0	(240,0)	(7.711,5)	(4.528,0)	9.165,0	(3.837,0)	(1.076,0)	(1.244,0)
Explotación de minas y canteras	256.942,6	15.755,4	(113.144,9)	84.561,5	77.684,1	73.401,1	25.722,8	(171.005,5)
Industria manufacturera	68.415,4	28.729,2	48.841,9	52.011,3	60.140,4	40.794,7	(3.933,5)	20.727,5
Servicios comunales, sociales y personales	6.782,5	3.172,8	3.707,7	(492,4)	5.116,0	2.238,7	4.768,9	6.015,6
Servicios prestados a las empresas	61.542,9	31.834,9	28.154,7	20.726,7	19.722,0	14.082,2	(37.454,2)	(19.994,1)
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	(1.116,9)	4.476,3	227.841,2	46.074,4	(47.649,9)	23.118,9	119.661,5	(30.892,2)
<b>TOTAL</b>	<b>425.086,8</b>	<b>110.003,6</b>	<b>308.732,0</b>	<b>213.968,7</b>	<b>147.055,5</b>	<b>203.374,8</b>	<b>119.424,8</b>	<b>(162.053,3)</b>

**Fuente:** BCE-SIGADE, ARCH, SHE y Superintendencia de Compañías – 2012.

**Elaborado:** MASR – 2013 (por la autora)

**Tabla N. 5**

**Inversión directa por rama de actividad económica por trimestre – Año 2010:2011 (miles de dólares)**

Rama de actividad económica / período	2010-I 1/	2010-II 1/	2010-III 1/	2010-IV 1/	2011-I 1/	2011-II 1/	2011-III 1/	2011-IV 1/
Agricultura, silvicultura, caza y pesca	7.967,6	(1.604,3)	4.218,6	46,2	1.685,8	63,8	249,1	(1.592,4)
Comercio	16.693,1	34.119,2	22.572,7	20.088,0	26.595,3	2.470,0	9.898,2	38.630,7
Construcción	5.663,9	10.131,5	8.001,8	3.977,0	15.228,6	10.876,9	2.936,7	21.026,1
Electricidad, gas y agua	934,9	(1.050,0)	1.129,2	(6.959,8)	(2.550,0)	(22,9)	(4.753,5)	(3.315,6)
Explotación de minas y canteras	48.379,0	45.860,5	40.963,9	42.798,0	77.951,7	174.807,0	52.760,4	73.682,7
Industria manufacturera	18.826,1	(5.400,1)	44.891,4	59.785,1	57.162,3	2.772,4	663,6	59.107,7
Servicios comunales, sociales y personales	1.773,7	5.864,3	7.997,2	6.975,9	8.649,0	6.964,5	7.807,0	4.403,9
Servicios prestados a las empresas	5.437,2	59.334,7	5.175,7	(1.932,4)	9.561,9	(3.172,5)	2.756,1	34.655,6
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	(280.794,7)	64.665,6	24.559,6	(158.008,1)	(886,8)	(34.946,4)	(8.061,1)	(3.538,5)
<b>TOTAL</b>	<b>(175.119,3)</b>	<b>211.921,5</b>	<b>159.510,2</b>	<b>(33.230,1)</b>	<b>193.397,8</b>	<b>159.812,8</b>	<b>64.256,5</b>	<b>223.060,2</b>

**Fuente:** BCE-SIGADE, ARCH, SHE y Superintendencia de Compañías – 2012.

**Elaborado:** MASR – 2013 (por la autora)

**Tabla N. 6**

**Inversión directa por rama de actividad económica por trimestre – Año 2012 (miles de dólares)**

Rama de actividad económica / período	2012-I 1/	2012-II 1/	2012-III 1/	2012-IV 1/	2013-I 1/
Agricultura, silvicultura, caza y pesca	12.200,3	1.773,3	3.900,3	(81,5)	5.751,5
Comercio	26.362,9	14.879,7	7.046,1	34.686,9	14.581,0
Construcción	4.156,8	23.338,5	548,5	3.068,5	1,4
Electricidad, gas y agua	(169,4)	(139,6)	130,5	47.032,1	15.834,9
Explotación de minas y canteras	66.619,6	60.195,9	41.929,0	56.200,5	48.088,3
Industria manufacturera	41.875,8	6.769,6	22.242,6	71.423,2	14.763,6
Servicios comunales, sociales y personales	1.756,2	2.190,5	(965,7)	(1.282,4)	(773,6)
Servicios prestados a las empresas	1.545,3	18.876,8	14.924,7	4.108,1	10.806,4
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	(44.663,6)	52.998,3	(3.534,1)	(620,9)	(13.923,3)
<b>TOTAL</b>	<b>109.683,8</b>	<b>180.883,1</b>	<b>86.221,9</b>	<b>214.534,5</b>	<b>95.130,2</b>

**Fuente:** BCE-SIGADE, ARCH, SHE y Superintendencia de Compañías – 2012.

**Elaborado:** MASR – 2013 (por la autora)

**Tabla N. 7**

**Inversión extranjera directa por país de origen (países de América) – Año 2008:2012 (miles de dólares)**

Pais	2008 1/	2009 1/	2010 1/	2011 1/	2012 1/
<b>AMÉRICA</b>	<b>653.560,1</b>	<b>138.155,2</b>	<b>126.224,6</b>	<b>450.116,4</b>	<b>355.239,3</b>
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	<b>(28.501,7)</b>	<b>(607.083,0)</b>	<b>(535.180,2)</b>	<b>11.621,1</b>	<b>93.513,1</b>
<b>COMUNIDAD ANDINA 2/</b>	<b>148.685,4</b>	<b>(58.067,3)</b>	<b>45.553,1</b>	<b>52.312,2</b>	<b>47.738,4</b>
Bolivia	76.473,3	(80.790,9)	6,9	46,0	1,6
Colombia	20.900,3	340,6	18.789,1	21.012,5	17.038,2
Perú	31.726,4	14.407,8	13.129,4	7.172,7	12.761,9
Venezuela	19.585,3	7.975,2	13.627,7	24.081,1	17.936,6
<b>RESTO DE AMERICA</b>	<b>533.376,5</b>	<b>803.305,6</b>	<b>615.851,8</b>	<b>386.183,0</b>	<b>213.987,8</b>
Antillas Holandesas	118,6	(9.448,0)	(4.823,0)	(5.445,8)	(1.655,0)
Argentina	56.088,4	(53.483,7)	6.772,1	27.441,7	25.338,6
Bahamas	(25.284,2)	(1.927,4)	38.810,2	10.890,0	(4.403,2)
Barbados	6.675,8	3.788,0	18.878,0	17.620,0	25.471,0
Belice	22,0	8.890,0	-	0,8	50,1
Bermudas	3.197,0	2.416,6	3.535,5	1.984,4	6.924,0
Brasil	46.300,3	2.923,1	10.103,6	10.028,2	954,6
Canadá	58.187,0	64.719,5	104.634,7	252.206,5	59.071,3
Chile	4.667,1	19.110,5	7.499,8	15.529,6	15.894,8
Costa Rica	231,0	(14.516,5)	4.378,3	19.761,7	4.414,4
Curazao	2.600,0	4.115,0	-	-	-
Islas Caimán	2.359,5	15.624,0	(25.720,5)	(62.819,0)	(84.337,0)
Islas Vírgenes	36.126,7	36.273,5	(6.055,1)	(7.567,4)	50.800,8
México	312.567,2	620.961,6	278.540,2	70.133,0	83.135,9
Panamá	66.788,7	116.591,3	138.931,2	32.645,3	25.617,2
República Dominicana	0,8	1,3	8,6	492,8	0,9
Uruguay	(37.351,5)	(13.219,1)	40.124,4	2.746,2	6.487,9
Otros países	82,2	485,8	233,7	535,1	221,5

**Fuente:** BCE-SIGADE, ARCH, SHE y Superintendencia de Compañías – 2012.

**Elaborado:** MASR – 2013 (por la autora)

**Tabla N. 8**

**Inversión extranjera directa por país de origen (países de Europa) – Año 2008:2012 (miles de dólares)**

Pais	2008 1/	2009 1/	2010 1/	2011 1/	2012 1/
<b>EUROPA</b>	<b>354.195,8</b>	<b>98.103,3</b>	<b>(9.777,4)</b>	<b>104.034,6</b>	<b>116.421,8</b>
Alemania	10.654,5	4.589,8	(2.868,5)	(1.878,4)	(128,4)
Austria	201,3	290,3	0,3	0,2	1.418,9
Bélgica y Luxemburgo	23.073,7	(12.279,6)	(9.013,7)	15.849,6	(4.508,7)
Dinamarca	-	-	2,9	14,5	10,0
Eslovenia	-	-	1,2	-	-
España	189.791,9	50.795,9	(16.824,1)	51.202,7	49.573,2
Finlandia	50.750,8	31.500,0	(11.780,0)	(11.205,0)	(6.211,0)
Francia	30.401,2	(2.813,6)	(644,0)	(3.874,3)	(3.690,7)
Holanda	(7.936,0)	(3.566,9)	11.478,2	6.885,0	10.517,0
Inglaterra	6.110,9	6.180,3	4.954,3	14.830,6	18.706,9
Irlanda	(599,5)	(600,0)	(514,6)	(652,6)	-
Islandia	-	-	-	-	-
Italia	16.784,3	825,3	10.412,8	25.124,2	27.410,1
Noruega	542,7	87,0	0,3	18,5	1,0
Rumania	-	-	-	676,4	60,4
Suecia	350,6	(1.563,3)	(1.350,0)	(1.498,8)	3.361,8
Suiza	34.048,7	24.239,2	6.316,1	7.995,3	17.736,9
Otros países	20,8	418,9	51,4	546,8	2.164,3

**Fuente:** BCE-SIGADE, ARCH, SHE y Superintendencia de Compañías – 2012.

**Elaborado:** MASR – 2013 (por la autora)

**Tabla N. 9**

**Inversión extranjera directa por país de origen (países de Asia, África, Oceanía y resto del mundo) – Año 2008:2012 (miles de dólares)**

Pais	2008 1/	2009 1/	2010 1/	2011 1/	2012 1/
<b>ASIA</b>	<b>49.756,4</b>	<b>69.920,7</b>	<b>45.297,8</b>	<b>79.046,3</b>	<b>87.035,1</b>
China	46.537,6	56.296,9	44.959,8	80.128,4	85.867,1
Chipre	22,4	4.671,9	-	-	-
Corea del Sur	422,6	518,1	381,4	87,7	67,6
Filipinas	1.900,0	12.750,0	-	0,4	-
Israel	122,9	(76,4)	479,7	(59,2)	44,2
Japón	2.866,2	68,4	58,2	200,3	300,0
Rusia	240,7	63,3	11,0	265,5	79,6
Singapur	(2.558,7)	(4.897,0)	(1.103,7)	(1.802,3)	49,7
Taiwán	(3,0)	252,0	(294,0)	(426,0)	(663,2)
Otros países	205,7	273,5	805,3	651,4	1.290,1
<b>AFRICA</b>	<b>(399,8)</b>	<b>1.360,2</b>	<b>1.201,9</b>	<b>100,8</b>	<b>32,9</b>
Argelia	-	-	-	-	-
Guinea Ecuatorial	-	-	0,8	-	-
Liberia	(400,0)	445,0	-	-	-
Otros países	0,2	915,2	1.201,1	100,8	32,9
<b>OCEANÍA</b>	<b>646,2</b>	<b>(179,3)</b>	<b>118,2</b>	<b>7.188,0</b>	<b>8.376,3</b>
Australia	(25,8)	(199,2)	75,3	6.502,5	2.758,9
Samoa	670,0	0,0	-	-	-
Otros países	2,1	19,9	42,9	685,5	5.617,4
<b>OTROS</b>	<b>32,3</b>	<b>441,8</b>	<b>17,3</b>	<b>41,3</b>	<b>24.217,9</b>

**Fuente:** BCE-SIGADE, ARCH, SHE y Superintendencia de Compañías – 2012.

**Elaborado:** MASR – 2013 (por la autora)

**Tabla N. 10**

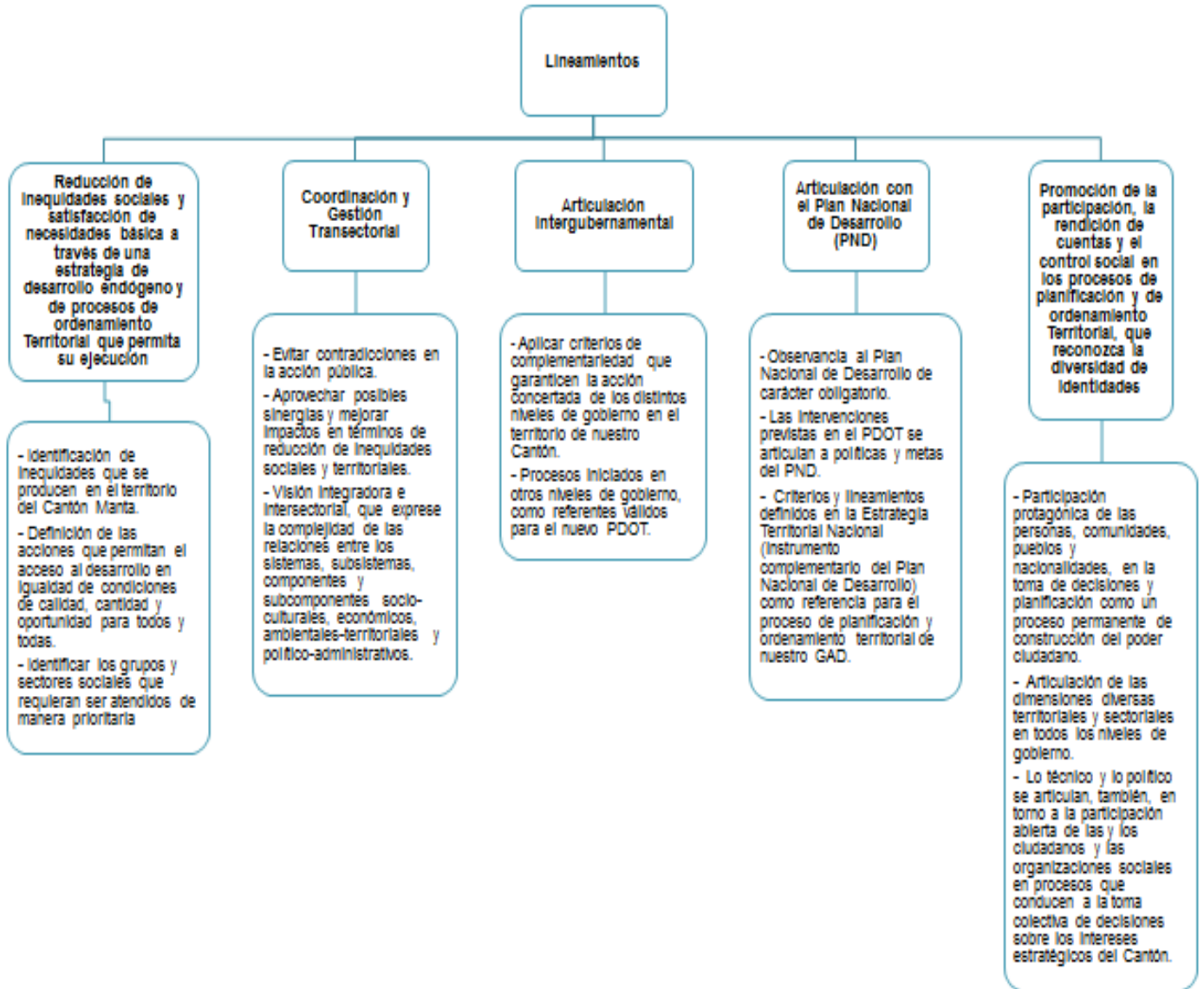
**Balanza Comercial – Año 2008:2012 (millones de dólares)**

Periodo	EXPORTACIONES FOB (2)			IMPORTACIONES FOB			BALANZA COMERCIAL		
	Total	Petroleras (6)	No petroleras	Total	Petroleras (3)	No petroleras (4)	Total	Petrolera	No petrolera
	a=b+c	b	c	d=e+f	e	f	g=a-d	h=b-e	i=c-f
2008	18.818,33	11.720,59	7.097,74	17.737,30	3.357,83	14.379,47	1.081,02	8.362,76	-7.281,74
2009	13.863,06	6.964,64	6.898,42	14.096,90	2.338,31	11.758,60	-233,85	4.626,33	-4.860,18
2010	17.489,93	9.673,23	7.816,70	19.468,65	4.042,82	15.425,83	-1.978,73	5.630,40	-7.609,13
2011	22.322,35	12.944,87	9.377,49	23.009,55	5.086,54	17.923,01	-687,19	7.858,33	-8.545,52
2012	23.769,57	13.791,96	9.977,61	24.041,54	5.441,14	18.600,40	-271,97	8.350,82	-8.622,79

**Fuente:** BCE (Banco Central de Ecuador) - 2012.

**Elaborado:** MASR – 2013 (por la autora)

**Gráfico N. 2**  
**Lineamientos**



**Fuente:** PDOT cantón Manta – 2012  
**Elaborado:** MASR – 2013 (por la autora)