



UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ.

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACIÓN,
RELACIONES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.
CEPIRCI.**

MAESTRIA EN FINANZAS Y COMERCIO INTERNACIONAL

**“LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA Y SU
INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ,
PERIODO 2007 – 2008”**

**TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TITULO DE MAGISTER
EN FINANZAS Y COMERCIO INTERNACIONAL**

AUTOR:

**ING. MARÍA HAIDEE BERMEO MACIAS
ING. CIELO FÁTIMA MARITZA VÁSQUEZ GILER**

TUTOR DE TESIS:

**ARQ. JORGE ALAVA F.
Manta - Ecuador**

Noviembre del 2009



UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ.

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACIÓN,
RELACIONES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.**

CEPIRCI.

MAESTRIA EN FINANZAS Y COMERCIO INTERNACIONAL.

**“LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA Y SU
INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ,
PERIODO 2007 – 2008.”**

**TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TITULO DE MAGISTER
EN FINANZAS Y COMERCIO INTERNACIONAL.**

AUTORES:

ING. MARÍA HAIDEE BERMEO MACIAS.

ING. CIELO FÁTIMA MARITZA VÁSQUEZ GILER

TUTOR DE TESIS:

ARQ. JORGE ALAVA F.

Manta - Ecuador

Enero del 2009.

El Jurado

Otorga a esta Tesis la

Nota _____ **Equivalente a** _____

Jurado

_____	_____
_____	_____
_____	_____

CERTIFICACIÓN.

Con el fin de dar cumplimiento a disposiciones legales establecidas por la UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ –ULEAM-; yo, ARQ. JORGE ALAVA F., Tutor del Centro de Estudios de Postgrado, Investigación, Relaciones y Cooperación Internacional, CEPIRCI.

Certifico: Que las Sras. MARÍA HAIDEE BERMEO MACIAS y CIELO FÁTIMA MARITZA VÁSQUEZ GILER, ha culminado con el trabajo de investigación, organización, ejecución e informe final previo la obtención del Título de Magíster en Finanzas y Comercio Internacional, cuyo tema versa sobre: “La Concesión del Puerto de Manta y su influencia en el Comercio Exterior de Manabí, periodo 2007 – 2008”.

Manta, enero del 2009

ARQ. JORGE ALAVA F.
TUTOR DE TESIS.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA.

Declaramos que los criterios emitidos en el trabajo de Tesis: “LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ, PERIODO 2007 – 2008”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuesta son de exclusiva responsabilidad de nuestras personas, como coautoras de este trabajo de grado.

Manta, enero del 2009

**MARÍA HAIDEE BERMEO MACIAS
CIELO FÁTIMA MARITZA VÁSQUEZ GILER
AUTORAS.**

AGRADECIMIENTO.

A nuestro señor Jesucristo y la Virgen María, quienes han guiado mi vida y apoyado en cada una de las metas propuestas.

A mis hijas e hijo, por el tiempo que he invertido en continuar preparándome y que he restado para compartir en familia.

A las autoridades de la universidad, quienes en forma permanente desde mi inicio como estudiante en 1979 y luego como docente en 1986, han apoyado mi trayectoria profesional.

Al Dr. Jaime Rodríguez, director de post-grado por el acierto de darnos la oportunidad de tener una maestría de tan alto contenido y valor profesional.

Y a todos y cada uno de mis amigos profesionales que de una u otra forma me han apoyado para que culmine mis estudios en el cuarto nivel.

MARITZA VASQUEZ

AGRADECIMIENTO

A mi esposo Pablo y mis hijos, por el apoyo permanente para que continúe superándome cada día.

A la universidad por permitirme participar de una maestría de tan alto nivel.

A Dios, por el apoyo permanente a mí y a mi familia en cada uno de nuestros días.

HAIDEE BERMEO DE ROSERO

DEDICATORIA.

Dedico esta tesis a mis dos hermosas hijas, Gabriela y Fátima, y a mi grandioso hijo, Fabián, y que esta tesis sea un estímulo para que ellos continúen en el mismo camino de desarrollo profesional.

MARITZA VASQUEZ

DEDICATORIA.

A mi esposo pablo, quien en forma permanente ha sido mi apoyo.

A mis hijos, como muestra y ejemplo de desarrollo profesional permanente.

HAIDE BERMEO DE ROSERO

INDICE GENERAL.

ITEM	TITULO	PÁG.
I.	RESUMEN / SUMMARY	
II.	INTRODUCCIÓN	1
III.	EL PROBLEMA	4
3.1.	Planteamiento del problema.	4
3.1.1.	Contextualización.	4
3.1.1.1.	Contexto macro.	6
3.1.1.2.	Contexto meso.	7
3.1.1.3.	Contexto micro.	11
3.2.	Análisis crítico.	13
3.2.1.	Causas.	14
3.2.1.1.	Inadecuada visión de logística global.	14
3.2.1.2.	Falta de gestión de autoridades.	14
3.2.1.3.	Pésimo sistema de vías.	15
3.2.2.	Efectos.	15
3.2.2.1.	Crecimiento estacionario.	15
3.2.2.2.	Incumplimiento del concesionario en inversiones.	16
3.2.2.3.	Atractividad negativa.	16
3.3.	Prognosis.	16
3.4.	Formulación del problema.	17
3.5.	Delimitación del problema.	17
3.6.	Justificación.	17
3.6.1.	Conveniencia.	17
3.6.2.	Relevancia social.	18
3.6.3.	Factibilidad.	18
3.7.	Objetivos.	18
3.7.1.	General	18
3.7.2.	Específicos.	18
IV.	MARCO TEÓRICO.	20
4.1.	Antecedentes.	20
4.2.	Fundamento filosófico.	28
4.3.	Fundamento teórico.	29
4.4.	Fundamento legal.	56
4.5.	Hipótesis.	67

4.5.6.	Variables.	67
4.5.6.1.	Variable Independiente	67
4.5.6.2.	Variable Dependiente	67
V.	METODOLOGÍA.	68
5.1.	Tipo de investigación.	68
5.2.	Nivel de investigación.	68
5.2.1.	Técnicas de Investigación .	68
5.4.	Población y muestra.	68
5.4.1.	Tamaño de la muestra.	68
5.4.2.	Clasificación de la muestra.	71
5.5.	Operacionalización de las variables.	72
5.5.1.	Variable independiente	72
5.5.2.	Variable dependiente.	73
VI.	DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.	74
6.1.	Descripción de los resultados de la Encuesta.	74
6.2.	Descripción de los resultados de la Entrevista.	79
6.3.	Análisis de los resultados.	88
6.4.	Comprobación de la hipótesis.	92
VII.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	93
7.1.	Conclusiones de los Objetivos.	93
7.2.	Conclusiones y Recomendaciones	113
VIII.	PROPUESTA	119
8.1	Estrategia para coadyuvar al desarrollo del puerto de Transferencia Internacional y desarrollo del Comercio Exterior de Manabí	119
8.2.	Descripción de la Propuesta.	119
8.3.	Estrategia N°1.- Desarrollo de las Infraestructuras de las Zonas Francas en Manabí.	120
8.3.1.	Objetivos.	121
8.3.2.	Fundamentos de la Propuesta.	122
8.3.3.	Conclusiones de la Propuesta.	126
8.3.4.	Recomendaciones de la Propuesta.	131
8.4.	Estrategia N° 2.- Puerto Seco de El Carmen.	132
8.4.1.	Objetivos.	133
8.4.2.	Fundamentos de la Propuesta.	133

8.4.3.	Aspectos Legales	139
8.4.4.	Estrategia para aplicar la Propuesta.	139
8.4.5.	Conclusiones de la Propuesta.	140
8.4.6.	Recomendaciones de la Propuesta.	141
8.5.	Reflexiones finales.	142
	BIBLIOGRAFÍA	145
	LINKOGRAFÍA	145
	ANEXOS	146
	Anexo N° 1. ENCUESTA	147
	Anexo N° 2. ENTREVISTA	149
	Anexo N° 3. Cargo Systems Americas	150
	GLOSARIO	154

INDICE DE TABLAS.

Nº	TITULO	PÁG.
1	MODELOS DE CONCESIÓN PORTUARIA	7
2	MODELO DE CONCESIÓN, ECUADOR - GUAYAQUIL	8
3	MOV. TOTAL DE CARGA EN PTOS. COMER. ECUADOR	8
4	AUT. PORT. RESUMEN DE IMP. Y EXP. Y NAVES ARRIV.	9
5	LONGITUD DE MUELLES Y PROFUNDIDAD CON M. BAJA	34
6	FASE DE DESARROLLO	46
7	PROGRAMA DE ADQUISICION DE EQUIPOS	47
8	REVISION DE INVERSIONES	47
9	PLAZO DE INVERSIONES	47
10	IMPACTO ECONOMICO GENERADO POR EL PROYECTO	48
11	TIPO CARGA MOVILIZADA POR PTO. MANTA ANUAL, IM	53
12	TIPO CARGA MOVILIZADA POR PTO. MANTA ANUAL, EX	54
13	CONTENEDORES MOVILIZADOS POR EL PTO. MANTA	54
14	TOTAL CARGA POR EL PUERTO MANTA. TONELADAS	55
15	TOTAL BUQUES. SERVIDOS POR EL PUERTO DE MANTA	55
16	CLASIFICACIÓN DE LA MUESTRA	71
17	VAR. INDEPEND. CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA	72
18	VAR. DEP. INFLUENCIA EN EL COM. EXT. DE MANABÍ	73
19	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 1	74
20	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 2	75
21	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 3	75
22	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 4	76
23	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 5	76
24	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 6	77
25	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 7	78
26	PROY. CAPAC. INST. TEU´s DE ACUERDO CONTRATO	102
27	USUARIOS CAL. 2007 VS. USUARIOS ACTUALES...	126
28	USUARIOS ZONAS FRANCAS 2008	127
29	EX. ECUAT. DE PLÁTANO AL MUNDO 2000 - 2008	136

INDICE DE GRÁFICOS.

Nº	TITULO	PÁG.
1	PORC. DE PART. CARGA IM. Y EXP. SEGÚN AUT. PORTUARIAS EC.	9
2	ANÁLISIS CRÍTICO	13
3	RUTAS WCSA (COSTA OESTE SURAMERICANA)	23
4	PERÚ, PUERTO CALLAO, TERMINAL SUR DE CONTENEDORES	25
5	PANAMÁ – PACIFICO. EXPANSIÓN PORTUARIA	27
6	COLOMBIA – PACIFICO. POTENCIAL DE EXPANSION	28
7	CERCANÍA A RUTA INTERNACIONAL	32
8	MANTA, EQUIDISTANCIA CON PRINCIPALES PUERTOS WCSA	32
9	VISTA AEREA DEL PUERTO DE MANTA	33
10	PUERTOS HPH ALREDEDOR DEL MUNDO	40
11	FASE I	41
12	FASE II	42
13	FASE INICIAL AÑO 1-3	43
14	FASE INICIAL AÑO 1-2	43
15	FASE IA.1 AÑO 1-4	44
16	FASE IA.2 AÑO 2-6	45
17	FASE IB AÑO 8-11	45
18	FASE II AÑO 18-22	46
19	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 1	74
20	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 2	75
21	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 3	75
22	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 4	76
23	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 5	77
24	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 6	77
25	ENCUESTA, PREGUNTA Nº 7	78
26	T. DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA ANUAL, IM	97
27	T. DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA ANUAL, EX	98
28	CARGA TOTAL MOVILIZADA EN TON. PTOS. MANTA Y GUAYAQUIL	100
29	BUQUES INTERNACIONALES SERVIDOS POR EL PUERTO DE MANTA	101
30	PROYECCIÓN DE PUERTO DE TRANSFERENCIA A LOS 27 AÑOS	102
31	MAPA ESTRATEGICO DEL PUERTO DE MANTA	103
32	SHARE OF ASIA IN WORLD MERCHANDISE TRADE, 1995-05	105
33	EXPORTACIONES DE MERCANCIAS DE ASIA, POR DESTINO. 2005	106

34	IMPORTACIONES DE ASIA, DESDE AMERICA	107
35	SISTEMA VIAL DEL ECUADOR	109
36	UBICACIÓN ZONAS FRANCA DE MANABI	120
37	ZONAS FRANCA A NIVEL MUNDIAL	123
38	ZONAS FRANCA DEL ECUADOR	125
39	USUARIOS CALIFICADOS VS. USUARIOS ACTUALES 2008 (POR ZF)	127
40	COMPARATIVO EXP. DEL ECUADOR CON LAS EXP. ZONAS FRANCA	128
41	PRINCIPALES ORIGENES INGRESO MERCADERÍA EXTR. HACIA ZF	129
42	PRINCIPALES DESTINOS SALIDA MERCADERÍA A TERRITORIO EXTR.	130
43	TRIBUTOS NACIONALES DE MERC. PROVENIENTE DE ZONZ FRANCA	131
44	UBICACIÓN ESTRATEGICA DE EL CARMEN	135
45	SISTEMA DE GESTION DE CONTROL Y SEGURIDAD BASC	140

I. RESUMEN.

El Puerto de Manta fue concesionado el 6 de Septiembre del 2006 a la oferente Hutchison Port Holding Limited (HPH) iniciando sus operaciones en Febrero del 2007. El sistema de concesión fue bajo el esquema LANDLORD. Durante el tiempo de administración 2007 y 2008 la producción portuaria no incidió en el desarrollo del Comercio Exterior. Problemas de logística necesarios como vías de comunicación que promuevan la productividad del puerto, ha sido uno de los mayores problemas que afronto la concesión, a ello se suma una deficiente gestión de parte del ente controlador como es Autoridad Portuaria y de los representantes de TIDE, empresa filial que administra la concesión, que no lograron que se concrete un fideicomiso que permitiera iniciar las actividades, de acuerdo al convenio legalmente establecido.

Consideramos fundamental que Manta y su Puerto de Transferencia internacional, defina en forma urgente su rol para convertirse en puerto que afronte el nuevo milenio y para ello la cadena logística se torna fundamental mediante asociaciones estratégicas que permitan brindar los servicios complementarios al Puerto.

Todos estamos comprometidos en este fin y proponemos dos estrategias complementarias a la cadena logística, como son: el Puerto Seco a ser desarrollado en nuestra Provincia, Cantón El Carmen y el aprovechamiento de las infraestructuras de las Zonas Francas en Manabí. A ello sumamos la participación de los actores como son el Gobierno, autoridades locales, provinciales, que deben cumplir su rol para que obras publicas complementarias, logren el desarrollo del Comercio Exterior de Manta, la Provincia y el País; y, la Universidad "Eloy Alfaro" como participante en el desarrollo de los recursos humanos, en el área de Comercio Exterior.

I. SUMMARY.

The Port of Manta and its concession was started on September 6, 2006 with Hutchison Port Holding Limited (HPH) initiating its operations on February of 2007. The system of concession was under the LANDLORD scheme. During the time of administration of 2007 and 2008 the port production did not have an effect in the development in international Commerce. Necessary problems of logistics as routes of communication that promote the productiveness of the port, it has been one of the biggest problems that the concession has confronted, it adds up to a deficient matter between the controller in this case as is the Port Authority of Manta and the representatives of TIDE, the company that administers the concession, that did meet expectations that permitted the startup of the activities according to the agreement legally established.

Lets consider fundamentally that Manta and its port of international Transference, defines in urgent form its role in transforming in a port that affronts the new millennium and for that the logistic change forms fundamentally during strategic associations that permit offering of services complementary of that of the port.

We are old committed in this effort and we propose two complementary strategies at the logistic chain, as they are: the Dry Port to be developed in our province, the canton of El Carmen and the use of the infrastructures of the free trade zone in Manabí. In summary, the participation of all the actors like the government, local authority, provinces, that must fulfill its role in order for the complementary public works to achieve the development in the area of International Commerce of Manta, the province and the country; and the “Eloy Alfaro” University like participants in the development of “humanware” resources in the area of International Commerce.

II. INTRODUCCIÓN.

El Puerto de Manta es el motor del progreso de la Ciudad y la Provincia de Manabí, llamado a convertirse en el Puerto de transferencia del Ecuador se encuentra ubicado en una situación geoestratégica privilegiada; a tan solo 25 millas de la línea internacional de tránsito marítimo, equidistante con los demás puertos de la costa oeste Latinoamericana y con los mayores mercados asiáticos, tales como China, Hong Kong y Japón.

Amparados en la Ley de Modernización del Puerto y en la urgencia de apuntalar el proceso tendiente a reforzar el progreso social, económico y estructural del mismo, de su zona regional de influencia y del País, se inició un proceso internacional de promoción portuaria que llevó a la firma de un contrato de cesión de la administración por concesión a finales del 2006 y que se ejecutó con la entrega oficial de las áreas concesionadas del mismo el 1º de febrero del 2007.

El grupo HPH Hutchison Port Holdings, operador global de puertos y con amplia presencia en Latinoamérica, presentaron una Propuesta de Iniciativa Privada lo que les permitió ser los adjudicatarios de la concesión, de acuerdo a los requerimientos ecuatorianos constituyen TIDE Terminales Internacionales Ecuatorianos, una empresa amparada en las leyes nacionales, para que sea la administradora directa del Puerto.

En el lapso de los dos últimos años dicha concesión y la administración del Puerto por parte de TIDE ha sido cuestionada en los diversos ámbitos del quehacer provincial, por lo que el estudio de este proceso se vuelve altamente relevante y urgente en pro del correcto entendimiento de los hechos y de un espíritu antes que todo propositivo.

La presente tesis, cuyo tema es: **“LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ, PERIODO 2007 – 2008.”**, espera coadyuvar de manera acertada con tal premisa a través de sus distintos capítulos cuya estructura y contenidos es el siguiente:

CAPITULO I. RESUMEN/SUMMARY.- Resumen rápido del contenido de la tesis y su respectiva traducción al inglés.

CAPITULO II. INTRODUCCIÓN.- Introducción al tema de la tesis y desagregación de esta por capítulos.

CAPITULO III. EL PROBLEMA.- Planteamiento del problema y su contextualización en los ambientes macro, meso y micro, incluye el análisis crítico de las causas y efectos, además su prognosis, delimitación y justificación, y los objetivos general y específicos.

CAPITULO IV. MARCO TEÓRICO.- Presenta los antecedentes del tema y los fundamentos filosóficos, teóricos y legal sobre los que descansa, establece la Hipótesis y sus variables.

CAPITULO V. METODOLOGÍA.- Indica los parámetros de la Investigación e indica Universo y Tamaño de Muestra, junto con la operacionalización de las variables.

CAPITULO VI. DESCRIPCIÓN Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS.- Describe y analiza los datos obtenidos a través de la encuesta formulada para este efecto y de las entrevistas realizadas por parte de los investigadores o medios de comunicación de la Provincia de Manabí y la comprobación de la Hipótesis.

VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.- En base a la investigación realizada emite conclusiones y las respectivas recomendaciones.

VIII. PROPUESTA.- Formula dos propuestas de carácter factible sobre el tema tratado y establece los respectivos argumentos a favor de éstas.

III. EL PROBLEMA.

3.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

3.1.1. CONTEXTUALIZACION.

Los puertos marítimos son un punto altamente estratégico dentro del comercio exterior de los países a los que pertenecen; en muchos existen terminales privados industriales altamente especializados y eficientes; sin embargo el estado es quien históricamente ha dotado de estructura y servicios portuarios, aunque generalmente de menor calidad.

En Latinoamérica, al igual que en otras regiones, los puertos públicos han sentido la necesidad de reformas urgentes en pro de incrementos sustanciales de competitividad que permitan hacer frente (o complementar, según la visión global que se tenga) a otros nacionales o extranjeros, mediante la participación privada, generalmente el esquema adoptado para tal efecto es el de **CONCESIÓN** bajo el sistema Landlordⁱ, en el cual el Estado mantiene la propiedad de la infraestructura y el sector privado asume la operatividad y las principales inversiones, a beneficio mutuo.

Esta corriente, que ha permitido una mayor participación de capital extranjero y el advenimiento de los llamados Operadores Globales, junto a un gran número puertos, podría representar una ventaja y estimular el desarrollo de modalidades como el Short Sea Shipping y del Feeder Serviceⁱⁱ como complementarios a los puertos de transferencia.

Estas tendencias se reafirman en los logros de la reforma..., con importantes disminuciones en los precios de la operación portuaria -los que en algunos casos se han reducido hasta cuatro o cinco veces- y una marcada mejora en los desempeños operativos, tanto en tiempos como en la calidad de la prestación. Acompañando este proceso de mejoras se

observó, durante el año 2002 en el segmento de contenedores, que (de un total) de 79 puertos de la región (Latinoamérica) que fueron analizados –los que operaron más de 18 millones de TEUS-, los correspondientes al grupo de países reformadores ocuparon el 65% del total, manejando el conjunto restante solo el 35%, distribuidos entre 50 puertos.

Sin embargo... Los problemas observados en el proceso pueden resumirse de la siguiente manera:

- Las reformas, aún las exitosas, raramente han sido concebidas en el marco de una planificación general del transporte y la logística en los países, y en consecuencia, los avances logrados en materia de eficiencia portuaria no siempre se ven acompañados por el resto o parte de la cadena logística.*
- Existe un déficit casi generalizado, con algunas importantes excepciones, en materia de reconversión de las autoridades portuarias; en algunos países se mantienen las mismas estructuras que antes de la reforma agregando innecesarios costos a la operación portuaria y altos costos de transacción.*
- Algunas autoridades pueden aparecer inoperantes a la hora de reclamar el cumplimiento de las pautas licitatorias y/o de resolver dinámicamente las cambiantes alternativas de los mercados que puedan afectar a las concesiones.*
- En algunos casos se observa una deficiencia en la distribución de los riesgos.*
- Se han establecido políticas en materia de defensa de la competencia, pero estas se han limitado a las integraciones horizontales o verticales en el nivel del puerto, y no en los eslabones previos o posteriores, los que pueden poner en riesgo los beneficios logrados por las ganancias de eficiencia resultantes de la reforma.*

- *Los mecanismos de valuación de los activos concesionados no han sido los más (eficientes y) eficaces, provocando diferencias y distorsiones en las prácticas de precios de los servicios concesionados.*
- *Está pendiente en la mayoría de los países una reforma de fondo de la normativa y los procedimientos aduaneros, que afectan gravemente la eficiencia de la gestión portuaria.¹*

3.1.1.1. CONTEXTO MACRO.

En Latinoamérica las experiencias más exitosas, y las que permiten mayor participación privada dentro de los puertos públicos, se dan en el modelo de **CONCESIÓN LANDLORD**, entre ellos tenemos a Panamá con el Puerto de Cristóbal Colón, Argentina con el de Buenos Aires, México con los de Veracruz y Manzanillo, en Colombia a los de Cartagena y Buenaventura, Chile con San Antonio y a Brasil con el de Santos.

Estos, y sobre todo Panamá gracias a su condición de ruta de enlace inter continental, se han configurado Puertos atrayentes de los operadores globales hacia la región, y con ellos de suficiencia y capacidad de gestión.

Países como Perú, Venezuela, Costa Rica, Uruguay, Guatemala, Nicaragua, Paraguay, Honduras o El Salvador, por el contrario han derivado hacia modelos Tool and Service, con menor presencia privada, lo que ha influenciado en los bajos puntajes respecto a los resultados (VER TABLA N° 1).

¹ Ricardo J. Sánchez. CEPAL / ONU. Lima, Perú. 14 de noviembre de 2003. <http://RSanchez@eclac.cl>

**TABLA Nº 1
MODELOS DE CONCESIÓN PORTUARIA**

País	Principal puerto de uso público	Modelo participación privada	Result. 01/10
Panamá	Cristóbal Colón (3 terminales)	Landlord	8.4
Argentina	Buenos Aires (inclu. Exolgán)	Landlord	7.5
México	Veracruz (Atlántico)	Landlord	7.4
	Manzanillo (Pacífico)		
Colombia	Cartagena (Atlántico)	Landlord	6.8
	Buenaventura (Pacífico)		
Chile	San Antonio (*)	Landlord	6.3
Brasil	Santos (incluido Cosipa) (*)	Landlord	5.3
Perú	Callao	Tool	4.1
Venezuela	Puerto Cabello	Tool y service	3.7
Costa Rica	Pto. Limón-Moin (Atlántico)	Tool y service	3.2
	Caldera (Pacífico)		
Uruguay	Montevideo (**)	Tool y service	2.7
Guatemala	Santo Tomás (Atlántico)	Tool y service	2.6
	Quetzal (Pacífico)		
Nicaragua	Corinto	Service	2.6
Paraguay	Asunción	Service	2.3
Honduras	Puerto Cortés	Service	2.1

(*) Reforma ejecutada parcialmente (**) Reforma no ejecutada al momento de la encuesta a Puertos Latinoamérica 2002.

FUENTE: Prof. Jan Hoffmann²

ELABORACIÓN: Las Autoras.

3.1.1.2. CONTEXTO MESO

El Ecuador mantiene el esquema de **CONCESIÓN LANLORD**, sin embargo sus resultados no están entre los más exitosos según la encuesta Puertos Latinoamérica 2002 (VER TABLA Nº 2).

² www.eclac.cl

TABLA Nº 2
MODELO DE CONCESIÓN, ECUADOR-GUAYAQUIL

País	Principal puerto de uso público	Modelo participación privada	Result. 1-10
Costa Rica	Pto. Limón-Moin(Atlántico) Caldera (Pacífico)	Tool y service	3.2
Ecuador	Guayaquil	Tool y service(*)	2.7

(*) En esta encuesta, debido al concesionamiento por sectores (granelero, terminal de contenedores, etc.), se lo asume a Guayaquil como Tool and Service, sin embargo el esquema adoptado por Ecuador es el Landlord

FUENTE: Prof. Jan Hoffmann³

ELABORACIÓN: Las autoras.

Las estadísticas posteriores del crecimiento de carga indican que existe poca movilidad en cuanto a este índice.

TABLA Nº 3
MOVIMIENTO TOTAL DE CARGA EN LOS PUERTOS COMERCIALES DEL ECUADOR. 2000-2005. TONELADAS

PUERTOS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	OBS. 2005
AP. GUAYAQUIL	4.631.106	5.072.885	5.316.481	5.585.509	6.549.137	6.434.296	Corte a dic.
AP. PTO. BOLIVAR	1.743.288	1.571.333	1.521.543	1.610.848	1.552.154	1.427.173	Provisi. a dic.
AP. ESMERALDAS	817.040	1.136.679	1.262.158	762.211	893.706	689.198	Provisi. a dic.
AP. MANTA	358.272	434.378	517.718	597.777	557.576	676.358	Corte a dic.
TOTAL	7.549.706	8.215.275	8.617.900	8.556.345	9.552.573	9.227.025	

Nota: Período 2002-2004, con estadísticas de importación y exportación de mercancías. En el 2005, no se incluyen 3,680 ton. de mercancías de tránsito y transbordo para el Puerto de Manta (Total incluyendo tránsito y transbordo 680.038 tons.).

FUENTE: Boletines estadísticos anuales de la DIGMER en el período 2002-2004, y datos provisionales de los Puertos para el 2005. Autoridad Portuaria de Manta

ELABORACIÓN: Las Autoras.

El principal puerto es el de Guayaquil, seguido por Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas, según datos del 2006, año en que se afianza el proceso de participación privada a nivel nacional (VER TABLA Nº4).

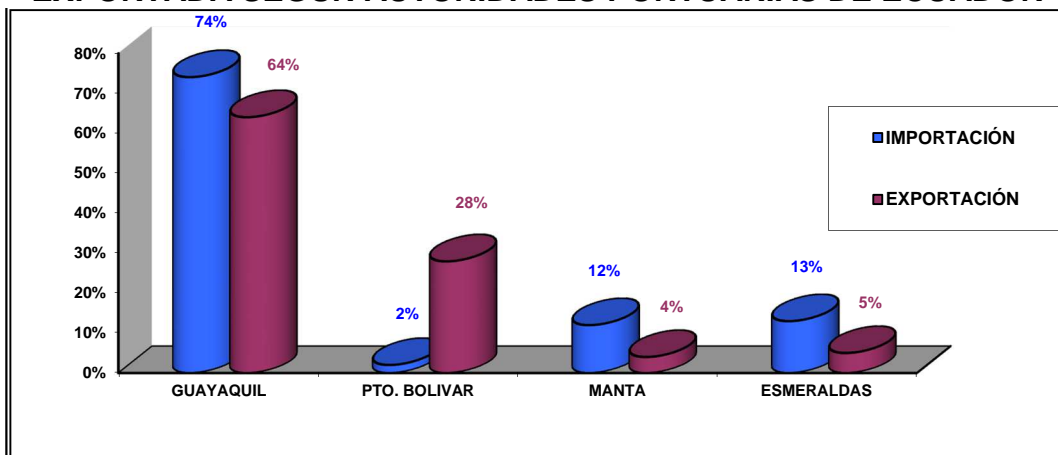
³ www.eclac.cl

TABLA Nº 4
AUTORIDADES PORTUARIAS, RESUMEN DE LAS IMPORTACIONES
Y EXPORTACIONES, Y NAVES ARRIVADAS

PUERTOS	TOTAL CARGA Ton m.		PARTICIP. %		NAVES ARRIVADAS
	IMP.	EXP.	IMP.	EXP.	
A.P. GUAYAQUIL	3.272.889	3.268.469	74%	64%	1.423
A.P. PTO BOLIVAR	81.219	1.422.647	2%	28%	488
A.P. MANTA	521.217	179.429	12%	4%	354
A.P. ESMERALDAS	555.646	251.841	13%	5%	238
TOTAL	4.430.971	5.122.386	100%	100%	2.503

FUENTE: Boletines estadísticos anuales de la DIGMER, Autoridad Portuaria de Manta
ELABORACIÓN: Las Autoras.

GRÁFICO Nº 1
PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE LA CARGA IMPORTADA Y
EXPORTADA SEGÚN AUTORIDADES PORTUARIAS DE ECUADOR



FUENTE: Boletines estadísticos anuales de la DIGMER, Autoridad Portuaria de Manta
ELABORACIÓN: Las Autoras.

PUERTO DE ESMERALDAS. - El puerto de Esmeraldas es el primer puerto concesionado del Ecuador por el Consorcio Puerto Nuevo Milenium Sociedad Anónima. El modelo de concesión lo convierte en el único operador y administrador del puerto comercial de Esmeraldas.

El Consorcio Puerto Nuevo Milenium SA, es una empresa privada con una filosofía de trabajo enfocada en la satisfacción de sus clientes y usuarios a través de una gestión dinámica y transparente.

La situación geoestratégica del puerto comercial de Esmeraldas con relación a los mercados del Asia y lo equidistante que se encuentra en los mercados del sur, centro y Norteamérica, lo ubican en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítimo-portuaria. El puerto de Esmeraldas se encuentra en una posición de 00° 59' 39" de latitud norte y 79° 38' 40" de longitud oeste, es un puerto de aguas profundas, abrigado en una dársena.

Las vías alternas que lo comunican con otras regiones del país son: La ruta del sol, por el norte y sur de la provincia, Quito-Calacalí-La Independencia-Esmeraldas, Esmeraldas-San Lorenzo-Ibarra-Quito, Esmeraldas-Santo Domingo-Aloag-Quito.

PUERTO DE GUAYAQUIL.- Autoridad Portuaria de Guayaquil fue creada en el año 1958 en el gobierno constitucional de Camilo Ponce Enríquez mediante el Decreto de Ley de Emergencia número 15.

Cumpliendo lo que disponen los organismos superiores del Sistema Portuario Nacional y la política estatal de concesionar el Puerto Marítimo de Guayaquil, La APG desde el año 1999 tiene concesionada su Terminal Granelero a la Compañía Andipuerto Guayaquil SA, “el 1 de agosto de 2007 ejecutó el proceso de concesión de sus terminales de contenedores y multipropósito con Contecon Guayaquil S.A., sociedad cuyo capital es propiedad de International Container Terminal Services Inc. (ICTSI)”

PUERTO BOLÍVAR. - Tras la firma del acuerdo de paz entre Ecuador y Perú en el año 1998, se incrementó el intercambio comercial entre los dos países, desde ese entonces se acrecentó la carga en tránsito por los muelles de Puerto Bolívar, provenientes especialmente del norte peruano, para los mercados norteamericano y europeo.

El Grupo Binacional para la promoción Inversión Privada (GBPIP) en el marco del Plan Binacional Ecuador –Perú incentiva la creación de un eje portuario binacional de complementariedad de los puertos de Paita en Perú y de Puerto Bolívar en Ecuador para acrecentar el comercio marítimo y terrestre entre los dos países.

Con una ubicación privilegiada Puerto Bolívar el segundo puerto del Ecuador, está situado en la próspera provincia de El Oro; su estratégica posición en la capital bananera del mundo, le permite estar a solamente 13 millas de las rutas de tráfico internacional, cerca del canal de Panamá que comunica al resto del mundo⁴.

3.1.1.3. CONTEXTO MICRO

El 06 de Septiembre del 2006 se adjudicó la Concesión del **PUERTO DE MANTA** a la Oferente IIHC Limited, cuyo capital pertenece en el cien por ciento a HUTCHISON PORT HOLDINGS LIMITED (**HPH**) hoy constituida en una SOCIEDAD CONCESIONARIA denominada “Terminales Internacionales de Ecuador S.A. **TIDE**”. El puerto, cuarto en el movimiento de carga nacional, es el principal referente del comercio exterior de **MANABÍ**, sobre este se han tejido muchos de los requerimientos de progreso provincial, sin embargo, a dos años de administración privada (desde febrero 1 del 2007) son pocos los avances percibidos.

Los trabajos de la primera fase de desarrollo del puerto de Manta no terminan de despegar.

Han transcurrido 18 meses desde la firma del contrato de concesión entre Terminales Marítimas del Ecuador (TIDE) -filial del consorcio chino

⁴ www.elnuevoempresario.com, Principales puertos y compañías, lunes 02 de junio del 2008,

*Hutchison Port Holdings- y Autoridad Portuaria de Manta (APM). Pero en la terminal marítima solo se observa una grúa estacionada.*⁵

La participación ciudadana, preocupada por la inactividad, ha exigido ya a los organismos de control, se activen los procesos tendientes a evitar un colapso del puerto o, en su defecto, la posible reversión de la concesión.

El directorio de Autoridad Portuaria de Manta (APM) consideraría revertir la concesión del Puerto de Manta a la Compañía Hutchison por incumplimiento en la construcción del muelle pesquero. Tres meses de retraso en la construcción del mismo y dos pólizas atrasadas son los motivos por los que la actual concesionaria del Puerto de Manta, Hutchison Port Holding (HPH) podría no continuar en esas tareas.

El gerente de APM, Patricio Padilla señaló que “lamentablemente, Paul Gallie, gerente de HPH no ha iniciado las obras tal como estaba programado de acuerdo al cronograma de ejecución de los trabajos”⁶.

Frente a estas “percepciones” TIDE asume como elementos friccionantes de una mayor dinámica, entre otras, a aspectos como la vialidad provincial o elementos inesperados, asumiendo el compromiso de un avance significativo a partir de 2009.

Paúl Gallie, titular del TIDE, justificó el retraso del inicio de la construcción de los muelles pesqueros, que debió haber empezado en mayo. “Nunca nos imaginamos, por ejemplo, que en la rada del puerto (zona de acoderamiento de naves), hubiera 18 barcos hundidos. Hemos realizado estudios del suelo, batimetría, entre otros, para determinar cómo está la plataforma marina”.

⁵ www. hoy.com.ec. Advertencia a la firma TIDE, 09/Agosto/2008. Diario Hoy Online.

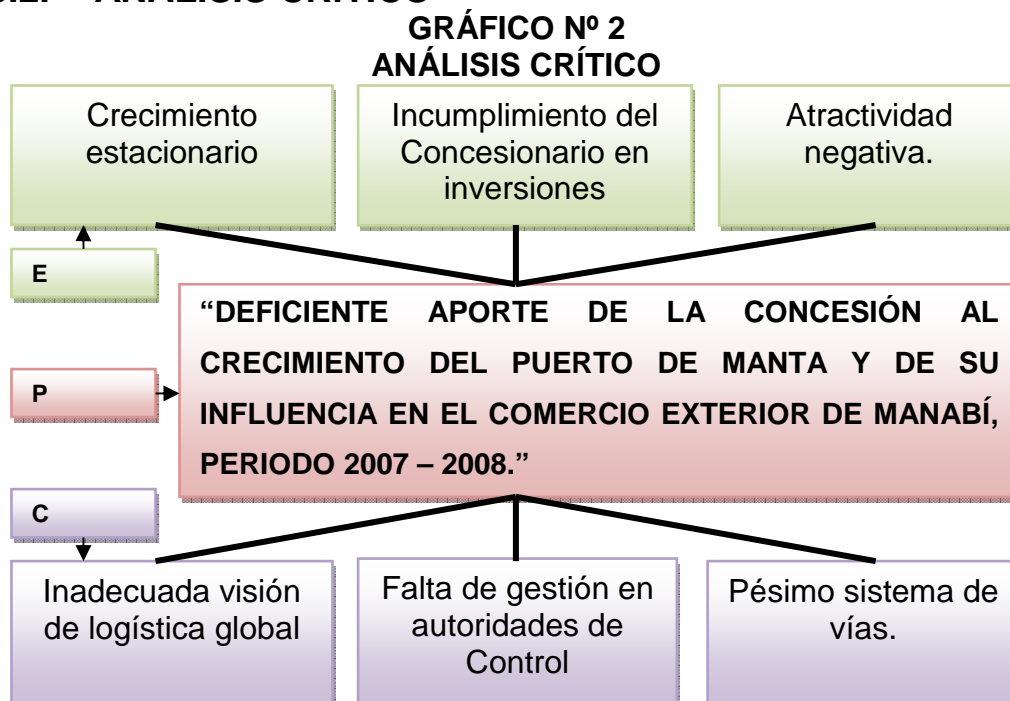
⁶ www.ciudadaniainformada.com. Autoridad Portuaria analiza la reversión a la concesión del puerto de Manta. Rebeca Alarcón. 30/07/2008

Para enero del 2009 se empezará con la fase A1, los nuevos muelles pesqueros y luego se comenzará con las obras de la fase A2, como el reforzamiento de los muelles internacionales y la construcción de una nueva zona para contenedores, acotó⁷.

El Puerto de Manta aún... es en potencia el puerto más importante del país, ya que presenta excelentes condiciones para lograr con verdadero éxito un desarrollo portuario competitivo.

Tiene un acceso a mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo sin canales y con profundidades naturales de 12 metros en la marea más baja, que permiten el ingreso de naves de gran calado en cualquier momento del año. Uno de sus objetivos es convertirse en el primer puerto de transferencia internacional de carga de contenedores del Ecuador⁸.

3.2. ANÁLISIS CRÍTICO



FUENTE: Las Autoras.
ELABORACIÓN: Las Autoras.

⁷ www.elcomercio.com. 11 de diciembre 2008

⁸ www.elnuevoempresario.com, Principales puertos y compañías, lunes 02 de junio del 2008,

3.2.1. CAUSAS.

3.2.1.1. INADECUADA VISION DE LOGÍSTICA GLOBAL.

Existe un marcado divorcio entre los requerimientos logísticos globales del negocio y las acciones para concretarlos; casi todas las iniciativas del sector estatal obedecen más a acciones políticas y TIDE no inicia aún la transformación física y comercialización internacional de los servicios del Puerto.

El asunto de fondo es la poca generación de carga de la ciudad y la región de influencia, por lo que se requiere procesos de atracción de carga no solo nacional sino sub continental, aquí la importancia estratégica del Brasil; gran generador de ella, se le ha vendido sin embargo la idea de ser destino de las exportaciones asiáticas, Esta postura olvida que para que Manta despegue como puerto de transferencia debe ser considerada como parte de las rutas internacionales de tránsito y transporte marítimo, para lo cual requiere no solo recibir y distribuir, sino que también consolidar y enviar.

3.2.1.2. FALTA DE GESTION EN AUTORIDADES DE CONTROL.

Las Autoridades de Vigilancia tanto nacionales como cantonales no han sido efectivas al momento de ejercer un verdadero control del proceso de concesión, la participación ciudadana es quien ha ejercido presión para que se realice un proceso de revisión del negocio y sus alcances reales y planificados a dos años ya de la firma del contrato.

La Comisión Especial Interinstitucional del Proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador en el Puerto de Manta, (CEIPTICEPM), cabeza visible de los organismos de control, ha sido acusada en reiteradas ocasiones de ser el relacionista público de TIDE y

de enfocarse sobre manera en la promoción de Puerto, en detrimento de su papel de custodio de los intereses portuarios.

3.2.1.3. PÉSIMO SISTEMA DE VIAS.

En el enfoque global del negocio, entiéndase esto como una visión no solo nacional sino intercontinental, una de las bases imprescindibles es la bondad del sistema de vías para el tránsito de personas y transporte de mercancías, complementándose las marítimas con las aéreas, pero sobre todo con las terrestres.

La provincia de Manabí ha soportado por décadas un anillo de carreteras de pésima calidad, la poca capacidad de gestión ha impedido que a la par del puerto, se cuenten con carreteras de primer orden, aún hoy la concesión de éstas es un proceso lleno de dudas.

3.2.2. EFECTOS.

3.2.2.1. CRECIMIENTO ESTACIONARIO

El no contar con una concreta visión global y con la capacidad de concretarlos ha llevado que, a dos años de la firma del contrato de concesión, el crecimiento se estanque en niveles similares o menores a los del 2006.

No se ha generado ni se ha atraído carga, el proyecto Manta - Manaos no despegó y Brasil está perdiendo interés en el mismo ya que no estaría dispuesto a asumir déficits en su comercio exterior, resultado obvio de la propuesta ecuatoriana.

3.2.2.2. INCUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO EN INVERSIONES.

Al no tener un observador severo de que evalué permanentemente los indicadores propuestos entre lo efectuado y lo propuesto, tanto en inversiones como en plazos y términos, han incidido que TIDE “amplié” su periodo de aclimatación, postergando el inicio de la construcción de las diversas obras planificadas en el puerto, solo a raíz de la presión ciudadana asume compromisos de iniciarlos, esta postura en el Ecuador contrasta con su accionar en otros puertos Americanos como por ejemplo en México o Panamá en los que la gestión del operador global al que pertenece, son en suma halagadores.

3.2.2.3. ATRACTIVIDAD NEGATIVA.

El no poseer un sistema de carreteras aceptable incide en el aumento en el costo de los servicios de transporte y de los tiempos de entrega. Esto representa una atractividad negativa del puerto frente a los creadores de carga, y a su vez los acerca a otros esquemas competidores.

3.3. PROGNOSIS.

La concesión del puerto de Manta representa una gran oportunidad para el desarrollo del puerto y la región, sin embargo factores de diversa índole, han incidido que el proyecto sufra un estancamiento en sus dos primeros años, por lo que su aporte al crecimiento del mismo y de su influencia en el comercio exterior de la provincia proyecta saldos no deseados. Entre estos podemos indicar

- Una concepción global del negocio distanciada entre lo planificado y la realidad.
- Bajo nivel de control y acción.

- Descoordinación de logísticas complementarias, entre el sector público y privado, sobre todo en cuestiones viales.

3.4. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

“¿Cuál es el aporte de la concesión al crecimiento del Puerto de Manta y de su influencia en el comercio exterior de Manabí, periodo 2007 – 2008?”

3.5. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.

- **DELIMITACIÓN TEMPORAL:** 2007 – 2008.
- **CAMPO:** COMERCIO EXTERIOR
- **AREA:** COMERCIO INTERNACIONAL.
- **TEMA:** “LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ, PERIODO 2007 – 2008.”
- **PROBLEMA:** ¿CUÁL FUE EL APORTE DE LA CONCESIÓN AL CRECIMIENTO DEL PUERTO DE MANTA Y DE SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ, PERIODO 2007 – 2008?”
- **DELIMITACIÓN ESPACIAL:** MANABÍ.

3.6. JUSTIFICACIÓN

3.6.1. CONVENIENCIA.

Es conveniente por cuanto se requiere una mayor comprensión del Proceso de Concesión y sus alcances, las bondades y realidades del mismo frente a un proceso en el que participan casi todos los países latinoamericanos, con proyectos similares y que lejos de ser competidores podrían definirse como complementarios en un efectivo esquema global.

3.6.2. RELEVANCIA SOCIAL.

El **PUERTO** es la ciudad, más aún, no se podría definir **MANTA** sin conceptualarla **CIUDAD-PUERTO**; cada uno de los hechos, acciones, omisiones, procesos, avances y retrocesos del primero afecta directamente a la segunda, es una dualidad fáctica, por lo tanto investigar, percibir, proponer sobre la **CONCESION** es socialmente relevante y una obligación ciudadana.

3.6.3. FACTIBILIDAD.

Existe un marcado requerimiento de estudios y datos independientes, no involucrados, que permitan a los actores sociales comprender el proceso de **CONCESIÓN**, igualmente los involucrados privados no **TIDE** requieren de alternativas con las cuales apoyar al proceso y por consecuencia al desarrollo de la región.

3.7. OBJETIVOS: GENERAL Y ESPECÍFICOS

OBJETIVO GENERAL:

INVESTIGAR EL APOORTE DE LA CONCESIÓN AL CRECIMIENTO DEL PUERTO DE MANTA Y DE SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ EN EL PERIODO 2007 – 2008

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Evaluar si el Contrato de Concesión del Puerto de Manta, contribuye al desarrollo del comercio exterior de la Provincia de Manabí.
- Evaluar el crecimiento del comercio exterior (Importaciones-Exportaciones) a través del Puerto de Manta.
- Determinar la atractividad del puerto de Manta hacia los usuarios locales, regionales, nacionales e internacionales.

- Evaluar el desarrollo de la infraestructura física y dotación de servicios dentro del puerto, hacia los usuarios.
- Determinar la eficiencia, eficacia y economía de la cadena de logística global y apoyo de la comunidad en pro del desarrollo de las actividades portuarias,

I.V. MARCO TEORICO

4.1. ANTECEDENTES

A nivel general, sin incluir aún la crisis del segundo periodo del 2008, América presenta proyecciones al alza dentro de su comercio exterior, esta expansión ha hecho necesaria una mayor apertura y modernización de los elementos que la integran. En el ámbito marítimo se consolidan los operadores globales y las líneas navieras internacionales, frente a lo cual los puertos estatales, en pro del negocio, se han ido acoplado poco a poco a través de esquemas de Concesión, siguiendo generalmente el formato de Hong Kong o LANDLORD, por el cual mantienen la propiedad de la infraestructura, cediendo la Gestión al sector privado.

Al respecto, el Consultor Octavio Doerr Núñez presenta los siguientes datos, recopilados del Seminario “Evolución tecnológica portuaria. Tendencias y perspectivas en la costa oeste sudamericana”

El Comercio exterior (CE) en la costa oeste suramericana (WCSA) presenta crecimiento sostenido.

- *US\$ 160.000 millones en 2005, CE aumenta en 28%.*
- *Área de mayor crecimiento en exportaciones*
- *Volumen físico CE creció en 14%.*
- *4,5 millones de TEU´s (contenedores de 20 pies),*
- *Crecimiento quinquenio: 14% anual*
- *Economías con potencial de apertura comercial*

Crece la oferta con la demanda y hay nuevos planes.

Puertos de propiedad estatal

- *Régimen Landlord generalizado*
- *Transición de multi a mono operador*

- *Rango de más de 500 mil, menos de 1 millón TEU*
- *Sirven a carga propias de su región de influencia*
- *Balboa/Callao (95%/25% de transbordo)*
- *Competencia inter puerto en Chile, Panamá y Ecuador*
- *Colombia y Perú. Falta competencia inter puerto*
- *Nuevas privatizaciones en Panamá, Ecuador y Perú*
- *Posible expansión en pacífico colombiano*
- *Planes de licitación en Valparaíso y San Antonio*

Beneficios del proceso de privatización

- *Alza en inversión*
- *Mejoras tecnológicas y modernización*
- *Mejoras importantes en productividad de muelles y patios*
- *Reducción de costos y tarifas portuarias*
- *Aumentos de capacidad*
- *Reducción de tiempo de estadía de las naves*
- *Ingresan operadores globales*

Escenarios futuros.

Por el lado de la demanda

- *Continúa la expansión del comercio*
- *Presión por aumento de tamaño de las naves y productividad*
- *Concentración de carga: en principales líneas navieras y puertos*
- *Más opciones de puertos o terminales para las líneas navieras*
- *Mayor control para la línea naviera en selección de puerto*
- *Trasbordo, competencia entre trasbordo y servicios directos*

Por el lado de la oferta

- *Nuevos terminales de trasbordo en Centroamérica*
- *Nuevas terminales en la WCSA con muelles a 14m.*
- *Aumento de presencia de operadores globales*

- *Convergencia de provisión de servicios y soluciones integradas*
- *Puertos principales seguirán siendo el foco para la expansión o nuevos puertos tomaran partido de la inacción*
- *Alta ocupación de 70% - 90%*
- *Posibles fallos en provisión oportuna de capacidad*
- *Oportunidades para nuevos operadores/problemas de acceso*
- *Continuará la amenaza de des-balance entre demanda y capacidad*

Importancia del comercio WCSA con Asia

La cuenca del Pacífico involucra 23 países, cuyo PIB combinado representa el 20% del total mundial, con un crecimiento del 10% anual.

- *La economía de Asia Pacífico crece en forma sostenida, impulsada principalmente por el gigante Chino*
- *El comercio de la región WCSA con Asia podría crecer por sobre el actual 20- 30%*
- *Asia concentrará el 40% de las operaciones portuarias en el 2010*
- *El mayor comercio impulsará la creación de nuevas rutas directas con los mercados de destino, diversificando el actual esquema de rutas troncales.*
- *Sudamérica, con altas tasas de crecimiento, aún puede profundizar esta relación comercial con gran aumento de los volúmenes intercambiados.*
- *La ruta de comercio Asia Oriente tendrá un rol progresivamente mayor para los países WCSA (VER GRÁFICO N°3)*

GRÁFICO N° 3
RUTAS WCSA (COSTA OESTE SURAMERICANA)



FUENTE: Octavio Doerr Núñez
ELABORACIÓN: Octavio Doerr Núñez

Impacto de los servicios navieros

Impacto en puertos del aumento del volumen de comercio

- *Aumenta el tamaño de los buques, con implicaciones importantes*
- *El uso de buques de mayor tamaño supone la operación en rutas con elevados volúmenes y menos escalas, “servicios directos”*
- *Los puertos que se adaptan deben servir además las cargas de trasbordo, aumentando su tráfico*
- *La naviera restringe sus rutas a solo pocos puertos*
- *Aumenta la presión por más y mejor capacidad en pocos puertos*

Situación y tendencia

- **El patrón dominante de servicios directos completa cargas de Sudamérica y pivota desde México.**
- *En este patrón operan: Hamburg- Sud y CCNI, MOL y K Line, Maersk, MSC, NYK y CSAV*
- **Los trasbordos son en: Manzanillo, Balboa y Long Beach.**
- *El mayor crecimiento de exportaciones desde Chile puede generar volumen suficiente para nuevos servicios directos*

- *La incorporación de otros armadores chinos puede acentuar esta tendencia*
- *Las rutas internas en WCSA son operadas por servicios express o milk-run. Es el caso de Maersk, APL, MSC, Evergreen*
- *Los cambios afectan el tamaño de las naves y el volumen de carga y incremento trasbordos.*

¿Cuáles son las posibilidades a mediano y largo plazo?

- *Adoptar horizontes más largos del planeamiento*
- *Diseñar estrategias de desarrollo integral*
- *Orientada a objetivos múltiples: facilitar CE, navieros, operadores, usuarios*
- *Proveer terminales de alta tecnología, aumentar profundidad, en muelles y canales de acceso*
- *Gestionar inversión estatal en infraestructura de transporte terrestre*
- *Más integración con la cadena de distribución ayudará a superar la congestión*
- *Beneficiar al CE, introducir más competencia y operadores globales.*
- *Restricciones ambientales, urbanas, naturales y de regulación pueden limitar la expansión*
- *Tomar la mejor opción de optimizar capacidad existente*
- *Fallas en la planificación, el diseño de las políticas públicas*
- *Fallas en la asignación de roles público- privado*
- *Contratos débiles, inseguros y altos costos de transacción;*
- *Fallas en el marco regulatorio y organización institucional*
- *Liderazgo y accionar de gobierno y autoridades portuarias WCSA también está expandiendo y adecuando su capacidad....*

Planes y Proyectos

PERÚ

- *Falta de infraestructura, problemas de gestión y sobre-costos*
- *Deterioro por antigüedad: muelles de 40/65 años*

- Longitud de muelles limitada: eslora máxima de 200m.
- Profundidad de agua del canal de acceso y muelles: 10.5
- Obsolescencia de las instalaciones portuarias: 15,000 DWT.
- Problemas en los procesos de aduanas
- Terminal Sur adjudicado a un operador global

GRÁFICO Nº 4 PERÚ. PUERTO CALLAO. TERMINAL SUR DE CONTENEDORES



FUENTE: Octavio Doerr Núñez

ELABORACIÓN: Octavio Doerr Núñez

ECUADOR

- Guayaquil, Manta y Posorja en manos privadas
- Más de 500 millones de US\$ en inversión
- Se recupera un fuerte atraso en modernización portuaria

GUAYAQUIL

- Presenta una elevada tasa de ocupación - 70%
- Serias restricciones por limitaciones de calado, 9.6 m
- Problemas institucionales, postergado proceso
- Sector privado realiza inversiones, terminales alternativos

- Terminal Contenedor/Multipropósito del puerto concesionado a un operador global, ICTSI, oferente único.

Inversiones mínimas obligatorias en 5 años.

- Rehabilitación de muelles y patios
- Ampliación muelle contenedores (a 700 m)
- Ampliación muelle multipropósito (a 1200 m)
- Terminal interior de frutas
- 115 hectáreas
- 750.000 (a 1.250.000) TEUs
- 10 (a12) metros de profundidad
- 4 grúas Gantry, equipos de patios
- Inversión estimada 150 millones de US\$

Obligaciones APG en áreas comunes

- Conservación de profundidad canal
- Ayudas a la navegación
- Zonas franca y logística⁹

PANAMÁ.

BALBOA

Operador Hutchison HPH

- IV Fase Expansión
- 200 m muelle/a 2000 m
- A 2.000.000 TEU´s
- 16 m
- 18 grúas Gantry
- 200 millones US\$

EX BASE RODMAN

- Operador PSA (Singapur)
- 330 m muelles contenedores
- 450,000 TEU´s

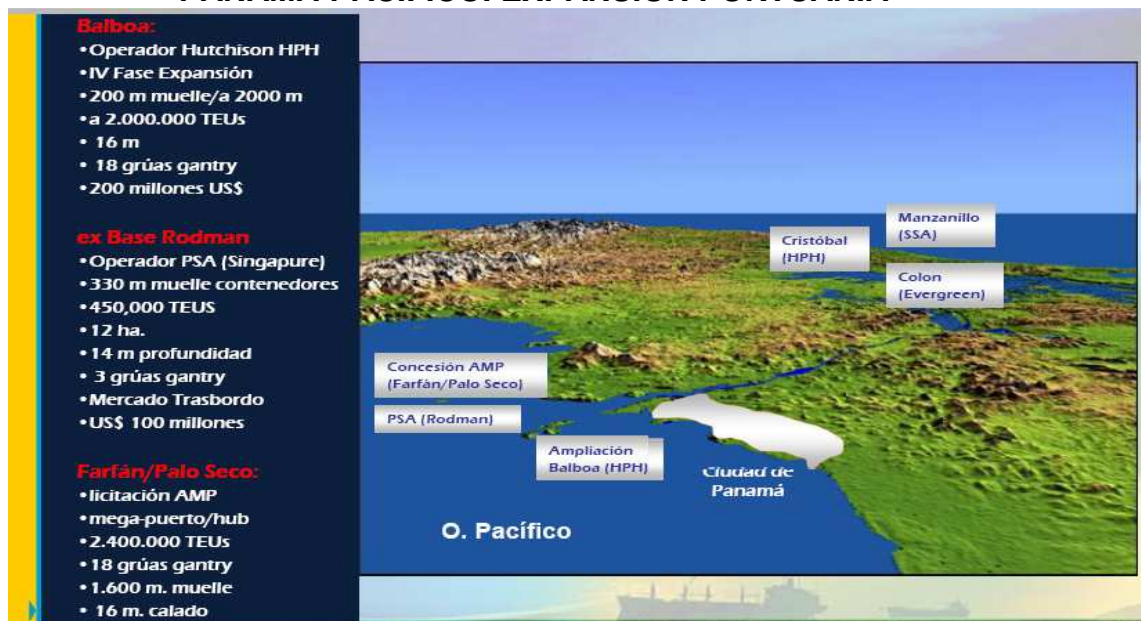
⁹ Evolución tecnológica portuaria. Tendencias y perspectivas en la costa oeste sudamericana. Octavio Doerr Núñez. Consultor. Seminario taller desarrollo portuario. Empresa portuaria Valparaíso. 19, marzo 2007. Valparaíso, Chile

- 12 ha.
- 14 m profundidad
- 3 grúas Gantry
- Mercado Trasbordo
- US\$ 100 millones

FARFÁN/PALO SECO:

- Licitación AMP
- Mega-puerto/hub
- 2.400.000 TEU's
- 18 grúas gantry
- 1.600 m. muelle

**GRÁFICO Nº 5
PANAMÁ-PACÍFICO. EXPANSIÓN PORTUARIA**



FUENTE: Octavio Doerr Núñez

ELABORACIÓN: Octavio Doerr Núñez

COLOMBIA.

- Sin proyectos concretos, potencial desarrollo
- Buenaventura única opción del Pacífico para CE colombiano
- Congestión en sus instalaciones,
- Problemas de calado 8 m.

- Mala accesibilidad terrestre,
- Demoras en la entrega de cargas
- El canal de acceso será dragado a 12 m.
- El Gobierno promueve la expansión:
 - Inversión en Buenaventura
 - Ampliación de plazos de la concesión
 - Mejoras en los accesos terrestres y marítimos
- En el mediano plazo, busca desarrollar un puerto alternativo. Las opciones son:
 - En la bahía de Buenaventura
 - Puerto de aguas profundas en Málaga e
 - Impulsar el desarrollo portuario para la zona norte, en Bahía Tribugá

GRÁFICO Nº 6 COLOMBIA-PACIFICO.POTENCIAL DE EXPANSIÓN



FUENTE: Octavio Doerr Núñez
ELABORACIÓN: Octavio Doerr Núñez

4.2. FUNDAMENTO FILOSÓFICO

El fundamento filosófico que avala las diversas fases concernientes al tratamiento de “la concesión del puerto de Manta y su influencia en el

comercio exterior de Manabí, periodo 2007 – 2008” es el Materialismo Histórico-Dialéctico.

4.3. FUNDAMENTO TEÓRICO.

El **PUERTO DE MANTA** presenta excelentes condiciones para lograr con gran éxito un desarrollo portuario competitivo para la prestación de servicios portuarios eficientes, para lo cual, cuenta con ventajas comparativas que están relacionadas con tener un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo, sin canales y con profundidades naturales de 12 metros en la marea más baja, que permiten el ingreso de naves de gran calado las 24 horas del día, los 365 días al año, sin tiempos de espera, que lo hacen un puerto atractivo para las inversiones.

La zona de influencia del Puerto de Manta está determinada por el área dentro del territorio sobre la cual el puerto ejerce su influencia (Hinterland), y por su interactividad e intercambios comerciales con los demás puertos del mundo (Vorland).

El Puerto de Manta, extiende su "hinterland" hacia ciudades de todo el territorio ecuatoriano. Su influencia no está determinado únicamente por su ubicación geográfica (al encontrarse en el centro del Litoral ecuatoriano), puesto que sirve inclusive a ciudades más cercanas a otros puertos, y su atractivo radica en su eficiencia operativa, seguridad portuaria, entrada de buques de mayor calado, entre otros.

La ciudad de Manta es el origen más importante de las exportaciones del Puerto (77%) originadas por las industrias de transformación de la pesca, grasas vegetales y el comercio asentado en la provincia, y se constituye en el mayor destino de las importaciones 45%, entre las que se incluyen volúmenes de importaciones que abastecen las industrias locales y el

trigo que permanece en almaceneras instaladas en Manta, para luego distribuirlo al resto del país.

La ciudad de Quito es el segundo destino de sus importaciones (40%), y el tercer origen de las exportaciones enviadas al exterior. En la Sierra ecuatoriana, otras ciudades con intercambio comercial a través del Puerto fueron Loja, Cuenca, Ambato, Santo Domingo y Tulcán.

Luego de Manta, el más importante origen de las importaciones proviene de la ciudad de Guayaquil (18%), siendo también el destino del tercer mayor de flujo de importaciones. Es muy frecuente observar el tránsito de contenedores y vehículos en las carreteras que conectan las provincias de Guayas y Manabí. Otras ciudades costeñas de la zona de influencia del Puerto se encuentran dentro de Manabí, Guayas, El Oro y los Ríos.

En cuanto al "vorland", el Puerto de Manta interactúa con puertos ubicados en países de los 5 continentes, sintiendo un mayor intercambio comercial con Norteamérica (EE.UU. 21.1%, Canadá 15,2%, y México 1.0%), Sudamérica 27% (Argentina, Venezuela, Colombia, Brasil, Chile, Perú, Paraguay, Uruguay) y Unión Europea 18% (España, Italia, Holanda, Francia, Alemania, Polonia, Bélgica, Portugal, Noruega, Dinamarca)¹⁰.

Como **VENTAJAS COMPETITIVAS**, cuenta con dos zonas francas, que aseguran la existencia de grandes extensiones de áreas de almacenaje, ubicadas cerca del puerto, en las principales vías de acceso a la ciudad.

ACCESO DIRECTO, Como es Puerto Abierto y de profundidad natural no presenta problemas al ingreso de las naves a los muelles internacionales y marginales.

¹⁰ www.apmanta.gov.ec

POSICION Y COMUNICACIÓN MARÍTIMA, A 25 millas de la ruta marítima internacional.

VIAS DE INGRESO TERRESTRE:

- Carretera de cintura (By Pass) de la ciudad de Manta conecta al Puerto con las vías de Manta a Quito y Guayaquil (18 Km de longitud).
- Malecón y Avenida 4 de Noviembre que conecta al Puerto con las vías a Quito y Guayaquil (4 Km de longitud).
- Vía rápida que enlaza en 5 minutos el Puerto con el Aeropuerto, con una longitud de 8.5 Km (en fase final de ejecución).

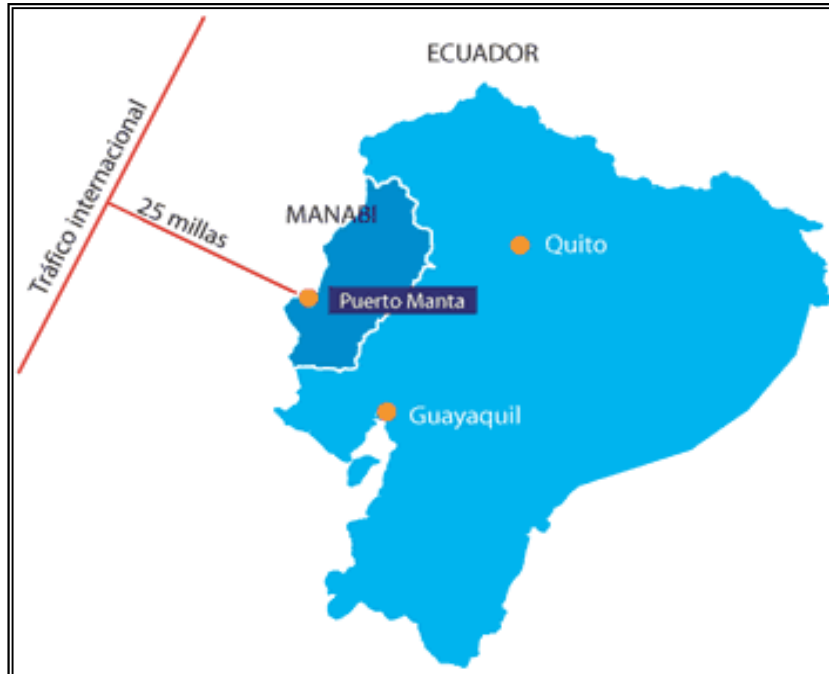
ZONAS FRANCAS, Clúster logístico:

- Zona Franca de Manta, 18 hectáreas a 3.5 km.
- Zoframa, 75 hectáreas a 22 km.
- Aeropuerto internacional dotado de capacidad para grandes cargas.

VENTAJAS GEOGRAFICAS Y TECNICAS:

- Puerto más próximo de toda Sudamérica a los grandes terminales de transferencia internacional del lejano oriente.
- A 25 millas náuticas de la Ruta internacional de tráfico (VER GRÁFICO N° 7).

**GRÁFICO N° 7
CERCANÍA A RUTA INTERNACIONAL**



FUENTE: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA¹¹
ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

- Equidistante de los puertos de mayor tráfico de la costa occidental de Centro y Sudamérica.

**GRÁFICO N° 8
MANTA, EQUIDISTANCIA CON PRINCIPALES PUERTOS WCSA**



FUENTE: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA
ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

¹¹ www.apmanta.gov.ec

- Ubicación central respecto a los puertos ecuatorianos.
- A sólo 600 millas del Canal de Panamá
- Sin Canal de acceso
- A dos horas de la ruta internacional.
- Las profundidades de 15 y 18 metros se encuentran a solo 150 metros y 400 respectivamente de los muelles actuales.
- Profundidad disponible de 12 metros, dragable a 13 metros.
- Dos muelles tipo espigón de 200 m de longitud con capacidad para recibir 4 naves simultáneamente.
- Dársena de 110 Has.

INFRAESTRUCTURA PREVIA, rada interior 300 has. Opera todo el año. Es el Puerto de aguas profundas del Ecuador, pues a 150 m. de las instalaciones portuarias tiene profundidad de 15 m y a 400 m. tiene 18 m.

**GRÁFICO Nº 9
VISTA AEREA DEL PUERTO DE MANTA**



**FUENTE: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA
ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA**

**TABLA Nº 5
LONGITUD DE MUELLES Y PROFUNDIDAD CON MAREA BAJA**

Muelle Internacional No. 1			
Longitud	Ancho	Profundidad	
Atracadero No. 1	200 mts.	45 mts.	12 mts.
Atracadero No. 2	200 mts.	45 mts.	12 mts.
Muelle Internacional No. 2			
Longitud	Ancho	Profundidad	
Atracadero No. 3	200 mts.	45 mts.	12 mts.
Atracadero No. 4	200 mts.	45 mts.	11 mts.
Rampa No. 1 Internacional	12 mts.	6 mts.	9 mts.
Rampa No. 2 Internacional	12 mts.	6 mts.	9 mts.
MUELLE MARGINAL (PESQUERO Y CABOTAJE)			
		PROFUNDIDAD	
Abscisa de	0 a 100 mts.	2,00 - 5,40 mts.	
Abscisa de	100 a 200 mts.	5,40 - 5,70 mts.	
Abscisa de	300 a 400 mts.	5,90 - 5,90 mts.	
Abscisa de	400 a 500 mts.	5,90 - 9,20 mts.	
Abscisa de	500 a 620 mts.	9,20 - 970 mts.	

FUENTE: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA
ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.¹²



TIDE, empresa constituida bajo leyes Ecuatorianas para la administración del Puerto de Manta, en el esquema de concesión, es una empresa del grupo **HPH, OPERADOR GLOBAL de PUERTOS**. El Grupo Hutchison Port Holdings, como empresa líder en el desarrollo y operación portuaria, es una organización que se encuentra invirtiendo activamente en el desarrollo de modernas infraestructuras portuarias, comprometida como está en jugar un papel significativo en el incremento de las economías y en la expansión de oportunidades comerciales internacionales en los países donde opera.

HPH cuenta con más de 30,000 empleados en todo el mundo, y realiza operaciones en 292 muelles de 47 puertos en 24 países, lo que sustenta nuestra confianza en que el éxito obtenido puede ser directamente atribuido a nuestro experimentado y dedicado personal, a la aplicación de innovadoras soluciones de negocios que continuamente sobrepasan las

¹² www.apmanta.gov.ec

exigencias de la industria marítimo portuaria, así como a la aplicación de tecnologías que fortalecen la cadena de transporte y logística mundial¹³.

FICHA TÉCNICA.

- **Nombre corto:** HPH
- **Dirección:** Terminal 4, Container Port Road South
- **Teléfono:** 852-26197888
- **Fax:** 852-24804765
- **Ciudad:** Kwai Chung
- **País:** Hong Kong
- **Sitio Web:** <http://www.hph.com/>
- **Email General:** gca@hph.com
- **Presencia Regional:** Argentina, Ecuador, México, Panamá, Bahamas, Hong Kong

De acuerdo al Informe Anual de Operadores Globales de Contenedores elaborado por la consultora británica Drewry Shipping (14.11.2008), **HPH** lidera al 2008 la lista de operadores portuarios internacionales. Drewry tomó en consideración todas las instalaciones portuarias en que esas compañías controlaran más de un 10% de las acciones, lo que sitúa a HPH en primera posición con una capacidad de 66,3 millones de TEU's, seguido de APM Terminals, con 60,3 millones de TEU's y PSA International, con 54,7 millones de TEU's. Dubái Ports World (DP World) y Cosco ocupan la cuarta y quinta posición, respectivamente.

En conjunto, los veinte principales operadores portuarios movieron 349 millones de TEU's en 2007, lo que supuso un incremento del 13% con respecto al año anterior. Esa cifra supone el 70% de todos los movimientos de contenedores a escala internacional. *"Incluso con la crisis*

¹³ www.bnamericas.com/company-profile/es/Hutchison_Port_Holdings_Group-HPH

económica, sigue habiendo un déficit de capacidad. Eso es evidente ahora en regiones como Oriente Medio, Sudamérica, el Báltico, el Mar Negro, la India y China. Y volverá a ocurrir en lugares como Norteamérica y Europa a menos que los operadores portuarios mantengan el ritmo".

Los primeros diez de la lista son los siguientes operadores:

1. Hutchison Port Holdings (HPH)
2. APM Terminals
3. PSA
4. DP World
5. China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO)
6. Eurogate
7. Evergreen
8. MSC
9. SSA Marine
10. HHLA

Los **PUERTOS HPH**, se encuentran en 24 países y mantienen una muy importante presencia en Latinoamérica, estos son:

Argentina, Buenos Aires.

- Buenos Aires Container Terminal (BACTSSA)

Australia, Brisbane.

- Brisbane Container Terminals (BCT)

Bahamas, Freeport.

- Freeport Container Port (FCP)

Belgica, Willebroek

- TCT Belgium (TCT)

China

Gaolan

- Zhuhai International Container Terminals (Gaolan) (ZICT(G))

Huizhou

- Huizhou Port Industrial Corporation (HPIC)

Jiangmen

- Jiangmen International Container Terminals (JMCT)

Jiuzhou

- Zhuhai International Container Terminals (Jiuzhou) (ZICT(J))

Nanhai

- Nanhai International Container Terminals (NICT)

Ningbo

- Ningbo Beilun International Container Terminals (NBCT)

Shanghai

- Shanghai Container Terminals (SCT)
- Shanghai Mingdong Container Terminals (SMCT)
- Shanghai Pudong International Container Terminals (SPICT)

Shantou

- Shantou International Container Terminals (SICT)

Shenzhen

- Yantian International Container Terminals (YICT)

Xiamen

- Xiamen International Container Terminals (XICT)

Ecuador, Manta

- Terminales Internacionales de Ecuador (TIDE)

Egypto, Alexandria

- Alexandria International Container Terminals (Alexandria)

El Dekheila

- Alexandria International Container Terminals (El Dekheila)

Alemania, Duisburg

- DeCeTe Duisburger Container Terminal (DCT)

Hong Kong

- Asia Port Services (APS)
- COSCO-HIT Terminals (CHT)
- Hongkong International Terminals (HIT)

- River Trade Terminal (RTT)

Indonesia, Jakarta.

- Jakarta Container Port (JCP)

Korea

Busan

- Hutchison Korea Terminals (HKT)

Gwangyang

- Korea International Terminals (KIT)

Malaysia, Port Klang

- Westports Malaysia (KMT)

México

Ensenada

- Ensenada International Terminal (EIT)

Lazaro Cardenas

- Lazaro Cárdenas Terminal Portuaria de Contenedores (LCT)

Manzanillo

- Terminal Internacional de Manzanillo (TIMSA)

Veracruz

- Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz (ICAVE)

Myanmar, Yangon.

- Myanmar International Terminals Thilawa (MITT)

Netherlands

Rotterdam

- ECT City Terminal (City Terminal)
- ECT Delta Terminal (Delta Terminal)
- Europe Container Terminals (ECT)

TCT Venlo

- ECT Trimodal Container Terminal Venlo (TCT Venlo)

Oman, Sohar.

- Oman International Container Terminal (OICT)

Pakistan, Karachi

- Karachi International Container Terminal (KICT)
- Karachi New Port Container Terminals (KNP)

Panama

Panama Ports Company

- Panama Ports Company - Port of Balboa (PPC-Balboa)
- Panama Ports Company - Port of Cristobal (PPC-Cristobal)

Poland, Gdynia.

- Gdynia Container Terminal (GCT)

Saudi Arabia, Dammam.

- International Ports Services, Dammam, Saudi Arabia (IPS)

España, Barcelona.

- Terminal Catalunya (TERCAT)

Tanzania

Dar es Salaam

- Tanzania International Container Terminal Services (TICTS)

Thailand

Laemchabang

- Hutchison Laemchabang Terminal (HLT)
- Laemchabang International Ro-Ro Terminal (LRT)
- Thai Laemchabang Terminal (TLT)

United Kingdom

Felixstowe

- Port of Felixstowe (PFL)

Harwich

- Harwich International Port (HWH)

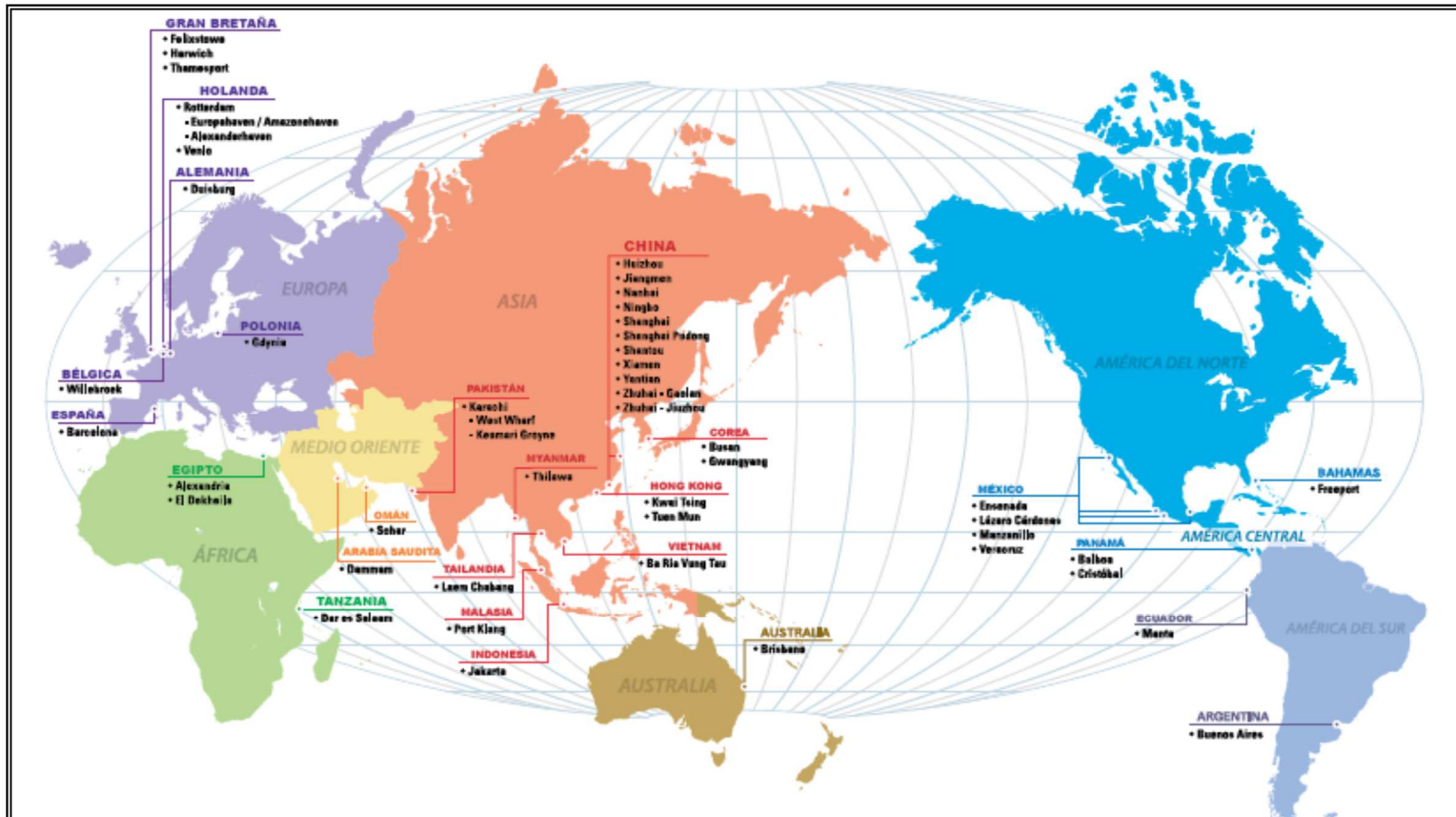
London Thamesport

- London Thamesport (LTP)

Vietnam, Ho Chi Minh City.

- Saigon International Terminals Vietnam (SITV)

GRÁFICO Nº 10 PUERTOS HPH ALREDEDOR DEL MUNDO



FUENTE: HPH

ELABORACIÓN: HPH.¹⁴

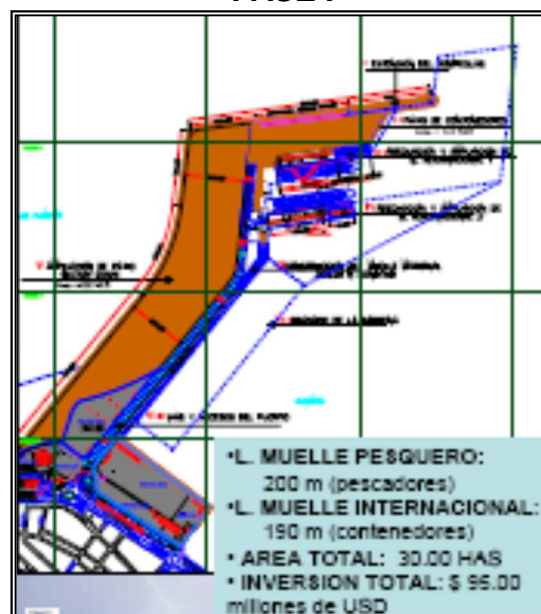
¹⁴ www.hph.com/globalbusiness/ports.aspx?selgid=9#Section9

Durante el proceso de promoción de la **CONCESIÓN** en el contexto internacional, la **AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA** propuso, gracias a diversos estudios, el **PROYECTO APM**, base sobre el cual negociaría el proceso de ampliación de las instalaciones portuarias, proyectado en dos fases, presentaba las siguientes características:

Fase I

- 1 muelle pesquero: 200 m (pescadores)
- 1 muelle internacional: 190 m (contenedores)
- Área total: 30.00 has
- Inversión total: \$ 95.00 millones de USD

**GRÁFICO N° 11
FASE I**



FUENTE: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA
ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

FASE II

- LONGITUD DE MUELLE:
1.230 m (contenedores)
400 m (carga suelta)
- área total : 50.00 has
- inversión total : \$ 202 millones de USD (VER GRÁFICO N° 12)

GRÁFICO N° 12 FASE II



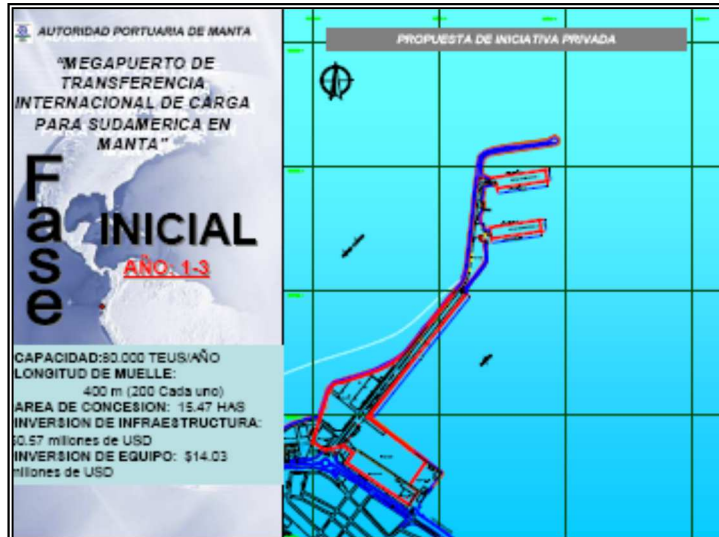
FUENTE: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA
ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

A instancias de esta, HPH oferta la hoy conocida como **PROPUESTA TIDE** de **INICIATIVA PRIVADA**, en ella se distinguen las siguientes características estructurales:

FASE INICIAL AÑO 1-3:

- Capacidad: 80.000 TEU's/año
- Longitud de muelle: 400 m (200 cada uno)
- Área de concesión: 15.47 has
- Inversión de infraestructura: 0.57 millones de USD
- INVERSION DE EQUIPO: 14.03 millones de USD (VER GRÁFICO N° 13)

**GRÁFICO Nº 13
FASE INICIAL AÑO 1-3**



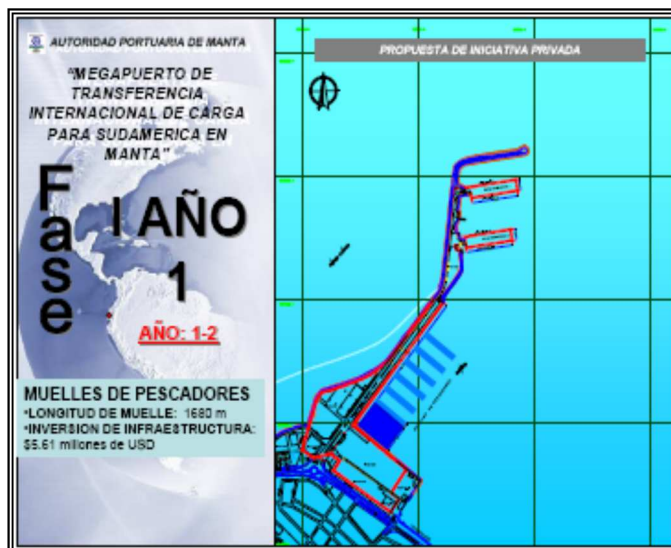
FUENTE: HPH - TIDE
 ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

FASE INICIAL AÑO 1-2

Muelles de pescadores

- Longitud de muelle: 1680 m
- Inversión de infraestructura: \$5.61 millones de USD

**GRÁFICO Nº 14
FASE INICIAL AÑO 1-2**

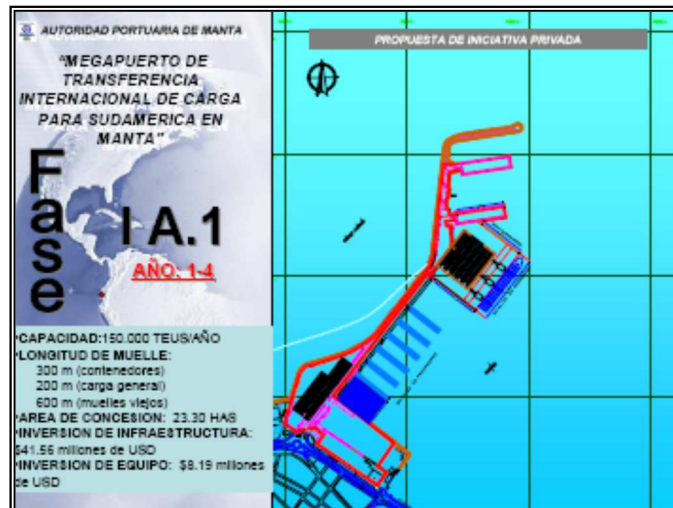


FUENTE: HPH - TIDE
 ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

FASE I A.1 AÑO 1-4

- Capacidad: 150.000 TEU's/año
- Longitud de muelle:
300 m (contenedores)
200 m (carga general)
600 m (muelles viejos)
- Área de concesión: 23.30 has
- Inversión de infraestructura: \$41.56 millones de usd
- Inversión de equipo: \$8.19 millones de USD

**GRÁFICO Nº 15
FASE I A.1 AÑO 1-4**



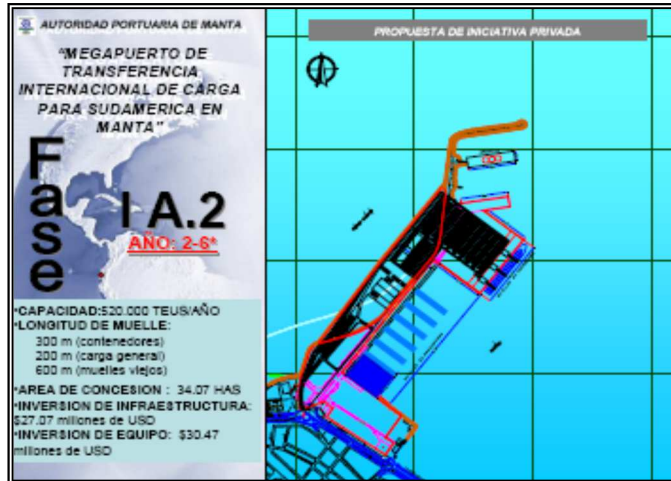
FUENTE: HPH - TIDE

ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

FASE I A.2 AÑO 2-6

- Capacidad: 520.000 TEU's/año
- Longitud de muelle:
300 m (contenedores)
200 m (carga general)
600 m (muelles viejos)
- Área de concesión : 34.07 has
- Inversión de infraestructura: \$27.07 millones de USD
- Inversión de equipo: \$30.47 millones de USD (VER GRÁFICO Nº 16)

GRÁFICO Nº 16 FASE I A.2 AÑO 2-6

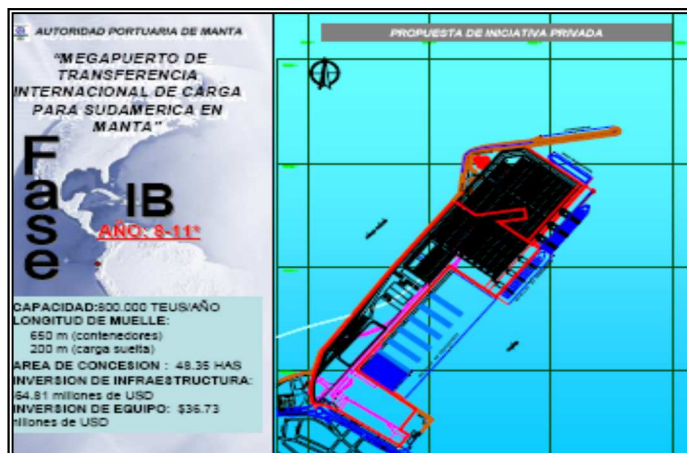


FUENTE: HPH - TIDE
 ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

FASE IB AÑO 8-11

- Capacidad: 800.000 TEU's/año
- Longitud de muelle:
650 m (contenedores)
200 m (carga suelta)
- Área de concesión : 48.35 has
- Inversión de infraestructura: \$64.81 millones de USD
- Inversión de equipo: \$36.73 millones de USD

GRÁFICO Nº 17 FASE IB AÑO 8-11

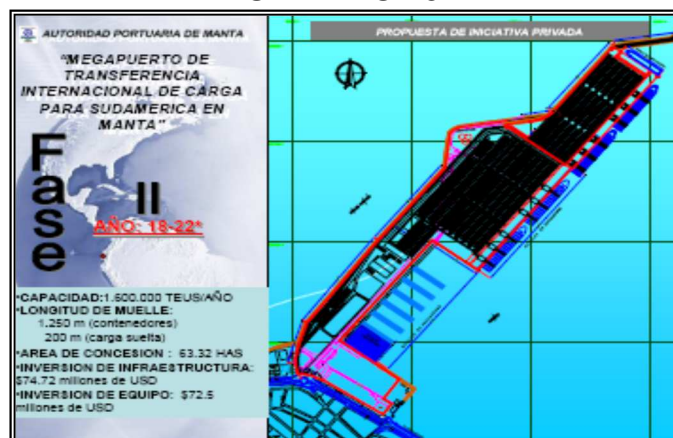


FUENTE: HPH - TIDE
 ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

FASE II AÑO 18-22

- Capacidad: 1.600.000 TEU's/año
- Longitud de muelle: 1.250 m (contenedores), 200 m (carga suelta)
- Área de concesión : 63.32 has
- Inversión de infraestructura: \$74.72 millones de USD
- Inversión de equipo: \$72.5 millones de USD

**GRÁFICO Nº 18
FASE II AÑO 18-22**



FUENTE: HPH - TIDE

ELABORACIÓN: APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

**TABLA Nº 6
FASE DE DESARROLLO**

FASE	LONGIT. MUELLE (m)	ÁREA DE CONCESIÓN (Ha)** total/patio	INVERSIÓN MILLONES (USD)	AÑO	DURACIÓN CONSTRU.	EQUIPO MILLON. (USD)	TOTALES MILLON. (USD)	TEUS AÑO (máx.cap)	VOLUMEN DETONADOR FASE DE CONSTRU.
INICIAL	ACTUAL	15,47/6,38	0,57	1-3	6 meses	14,03	14,60	80.000	Inicio
MUELLE PESC.	1.680	N/A	5,61	1-2	2 años		5,61	N/A	Inicio
I A I	300	23,30/14,50	41,56	1-4	2,5 años	8,19	49,75	150.000	Inicio
I A 2	300	34,07/26,10	27,07	2-6*	3 años	30,47	57,54	520.000	64.000
I B	650	48,35/41,90	64,81	8-11*	2,5 años	36,73	101,54	800.000	416.000
II	1250	63,32/58,90	74,72	18-22*	3 años	72,50	147,22	1.600.000	640.000
			214,34			161,92	376,26		

* DEPENDIENDO DE LA DEMANDA. ** SUPERFICIE DE CONCESION= Total: calculada por APM, Patio: calculada por iniciativa privada

FUENTE: APM, HPH - TIDE

ELABORACIÓN: Las Autoras.

**TABLA Nº 7
PROGRAMA DE ADQUISICION DE EQUIPOS**

EQUIPO	FASE INICIAL	FASE IA, 1	FASE IA, 2	FASE IB	FASE II
GRUA DE MUELLE (QC)			3	3	6
GRUA MOVIL (MC)	1	1			
RTG	4	2	3	5	10
TRACTOCAMIONES	10		10	10	12
CARGADORES (RS)	4	2		4	8
MONTACARGAS	5	5			
CARGADORES (EH)	5	1	2	6	12

TIEMPO DE ADQUISICION DEBE DE CONSIDERAR FABRICACION Y ENTREGA

FUENTE: HPH – TIDE, APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

ELABORACIÓN: Las Autoras.

**TABLA Nº 8
RESUMEN DE INVERSIONES**

INVERSIONES TOTALES COMPROMETIDAS	
CONCEPTO	MONTO (USD)
INFRAESTRUCTURA (INCLUYE PROYECTO EJECUTIVO, TRÁMITES Y ADMINISTRACIÓN DE OBRA)	214.340.000
EQUIPO	161.920.000
INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO	146.059.495
GASTOS INCURRIDOS	1.000.000
TOTAL	523.319.495

* Incluye auxilios del estado en infraestructura, por el valor de U.S \$ 55 millones

FUENTE: HPH – TIDE, APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

ELABORACIÓN: Las Autoras.

**TABLA Nº 9
PLAZOS DE INVERSIONES**

PLAZO	AÑOS	MILLONES DE USD.		
		INFRAESTRUC. Y EQUIPO	MANTENIM.	TOTAL
CORTO		20,21	9,14	29,35
MEDIANO	5	107,29	21,31	128,60
LARGO	10	248,76	116,60	365,36
TOTAL		376,26	147,6	523,32

FUENTE: HPH – TIDE, APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

ELABORACIÓN: Las Autoras.

COMPROMISOS:

POR PARTE DE HPH

- Elaboración de la ingeniería del proyecto ejecutivo en un plazo de 8 meses para todas las fases de desarrollo.

- Adecuación de la infraestructura actual para obtener capacidad y productividad proyectada para el inicio de operaciones.
- Adquisición de equipo portuario para el inicio de operaciones.
- Construcción de las fases de desarrollo.

POR PARTE DE APM

- Aportar 55 millones de USD.

TABLA N° 10
IMPACTO ECONÓMICO GENERADO POR EL PROYECTO PARA EL
ECUADOR (Millones de Dólares):

IMPACTO ECONOMICO SOBRE LAS FINANZAS Y BIENES DEL ESTADO	
CANON DE CONCESION A LA APM	171,1 MM
PAGOS AL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL	59,7 MM
PAGOS A LA CASA DE LA CULTURA	59,7 MM
PAGOS A LA CONTRALORÍA	14,9 MM
PAGOS IMPUESTO A LA RENTA	157,4 MM
INVERSIONES EN BIENES DEL ESTADO	376,2 MM
IMPACTO ECONOMICO SOBRE LA SOCIEDAD ECUATORIANA	
RAPARTO UTILIDADES A LOS TRABAJADORES	121,6 MM
GASTO CORRIENTE DE LA EXPLOTACIÓN	1.636,9 MM
IMPACTO DE LA ACTIVIDAD MARITIMA	1.220,0 MM

FUENTE: HPH – TIDE, APM. AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA.

ELABORACIÓN: Las Autoras.

- Lo anterior significa generar, en forma directa, un impacto para el estado de 839,13 millones de USD. sin contar con los ingresos por aranceles aduaneros, que pueden evaluarse en miles de millones.
- Un impacto para la sociedad de: 2.978,5 millones de dólares
- Un impacto financiero total para el ecuador de: 3.817,63 millones de dólares. este impacto financiero se inyecta a la sociedad causando un efecto económico multiplicativo de altísimo valor¹⁵

El **ESQUEMA DE NEGOCIO** sobre el cual descansa la Concesión del puerto se detallan en las siguientes clausulas contractuales, entre APM y TIDE:

¹⁵ www.apmanta.gov.ec

CAPITULO II.- ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO DE CONCESION, CLÁUSULA 5. OBJETO Y ALCANCE...

Por el presente CONTRATO, la AUTORIDAD CONCEDENTE otorga a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, la concesión de uso del Puerto Comercial Internacional de Carga de Manta, para que mediante dicha CONCESIÓN ejecute la explotación, conservación y desarrollo de todas las áreas, instalaciones, equipamientos y servicios del citado TERMINAL PORTUARIO, con la finalidad de prestar, a su cuenta y riesgo, los servicios portuarios y todos aquellos de carácter accesorio, conexo o complementario a los mismos, en los términos previstos en este CONTRATO. A dichos efectos, la SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá ejecutar cualquier clase de actos y contratos permitidos por el ordenamiento jurídico ecuatoriano y este CONTRATO, así como los aprobados por la AUTORIDAD CONCEDENTE con posterioridad a su firma, conforme a lo previsto en este CONTRATO.

5.2 Durante el plazo de la CONCESIÓN, el PUERTO mantendrá su calidad de bien público y, en tal sentido, la SOCIEDAD CONCESIONARIA estará obligada a prestar todos los servicios portuarios y conexos o accesorios a éstos, a los usuarios que así lo soliciten, siempre que estos últimos no estuvieren incurso en supuestos de exclusión de la prestación de servicios, según lo previsto en el ordenamiento jurídico Ecuatoriano o en este CONTRATO.

5.3 En caso de que, como consecuencia de cambios legales, la AUTORIDAD CONCEDENTE, transfiera sus funciones, atribuciones y competencias relacionadas con las actividades materiales objeto de este CONTRATO a cualquier otra institución, dicha circunstancia no implicará afectar, por ese solo hecho, la validez y vigencia de este CONTRATO. En tal caso, la nueva institución, por ende, garantizará la vigencia del mismo hasta su terminación, en los términos y condiciones aquí previstos.

CLÁUSULA 6. SERVICIOS PORTUARIOS (“SERVICIOS BÁSICOS”)

6.1 Los servicios portuarios que preste la SOCIEDAD CONCESIONARIA comprenderán, sin que la descripción sea limitativa, los siguientes:

6.2 Servicios a la Nave: Balizamiento y Señalización marítima, sin perjuicio de los convenios o tratados, nacionales o internacionales, suscritos con otras entidades; dragado de los accesos y zonas de operaciones; y mantenimiento de las condiciones de dicho acceso; seguridad de las instalaciones del puerto; atraque y desatraque; uso de las infraestructuras marítimas y terrestres, así como de cualesquiera superestructuras o instalaciones; amarre y desamarre; servicios específicos y complementarios (seguridad, información, control de aproximación y de incidencias meteorológicas que puedan dificultar o impedir la operación de las naves, practicaaje -prestado por prácticos autorizados- remolque, etc.); suministros (agua, comunicaciones y electricidad); recolección de residuos líquidos y sólidos y desagües de sentinas. En caso de ser necesario prestar el servicio de fondeo en zonas exteriores al PUERTO, con o sin la ejecución de operaciones comerciales en los buques, éste se prestará por la SOCIEDAD CONCESIONARIA en el área que al respecto ha de estar establecida por la DIGMER como Autoridad Competente, que podrá ser ajustada a solicitud de aquélla. La SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá tener a disposición de los Usuarios, remolcadores, propios o arrendados, adecuados al tráfico y tamaño de las naves, al menos uno de ellos con equipo apropiado, a juicio de la Autoridad Portuaria Nacional, para lucha contra la contaminación e incendios.

6.3 Los servicios a la nave que se contraten directamente por el armador o sus representantes o agentes, en cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y navegación, incluidos los suministros y los servicios de conservación y mantenimiento, si bien no están incluidos en la CONCESIÓN y serán de responsabilidad de sus prestatarios, deberán entenderse prestados en el ámbito de actuación de la SOCIEDAD

CONCESIONARIA establecido en esta misma cláusula. Consecuentemente, deberán prestarse estos servicios en forma coordinada con la SOCIEDAD CONCESIONARIA de manera que no interrumpan u obstaculicen las operaciones de la misma, ni su eficiente prestación, ni infrinjan las normas de seguridad y accesos al puerto.

6.4 Servicios a la Carga: Carga; descarga; estiba; desestiba; reestiba, trincado; destrincado; reembarque; recepción y expedición; pesaje; toma y/o análisis de muestras o medidas; ordenación en bodegas; movilización en tierra; depósito; almacenamiento; llenado, vaciado, consolidación, desconsolidación de contenedores, envases o bultos; palletizado, despalletizado, ensacado, desensacado, fraccionamiento y ruptura de cargas, envases o bultos; reparación, mantenimiento, desinfección y desinsectación de mercaderías y/o envases; almacenamiento y tratamiento de mercaderías peligrosas, contaminantes o explosivas, cumpliendo las normas de seguridad, etiquetado y manejo pertinentes; limpieza y cualesquiera otros servicios conexos referentes a bultos, soportes, envases, furgones y contenedores, y a la carga envuelta, soportada o contenida en los mismos y, en general, cualesquiera servicios de logística, con o sin agregación de valor, de cualesquiera mercaderías o cargas.

6.5 Servicios a los Pasajeros: Embarque y desembarque; traslados y cualesquiera otros que se produzcan dentro del PUERTO.

6.6 En lo referente a la prestación de los servicios precedentes, en los términos previstos en este instrumento, la SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá acordar subcontratos con operadores en materia de sus especialidades, quienes podrán utilizar los muelles, bodegas o instalaciones del PUERTO. En cualquier caso, la SOCIEDAD CONCESIONARIA será la única responsable ante la Administración, por los servicios que se presten en el PUERTO.

6.7 La SOCIEDAD CONCESIONARIA se compromete a hacer efectiva la prestación de los servicios de electricidad, comunicaciones, agua y

recolección de residuos y desagües a los usuarios del PUERTO que lo requieran.

6.8 Durante la estadía de los buques, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá permitir el acceso al PUERTO de prestadores de otros servicios auxiliares o complementarios, a los que se hace referencia en el numeral 6.3 precedente, que el propietario, armador, capitán o sus agentes contrataren, quienes deberán respetar las normas operativas internas, de la SOCIEDAD CONCESIONARIA para el acceso, de seguridad y correcto funcionamiento de la CONCESIÓN.

6.9 Si bien la SOCIEDAD CONCESIONARIA será la titular y responsable de la gestión de control y registro de la carga y descarga de mercaderías, deberá permitir que armadores, consignatarios o cargadores efectúen por sí, o por terceros, tareas de control, inspección o registro de carga, siempre que no interfieran con la normal operación y respeten las normas internas de seguridad y funcionamiento de la CONCESIÓN. Si estas tareas se realizaren empleando recursos humanos y mecánicos de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, serán efectuadas a título oneroso e independiente del precio general del servicio para cubrir los costos y el beneficio comercial de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

6.10 Durante el periodo de tiempo que transcurra entre el inicio de las actividades de la CONCESION y la plena entrada en funcionamiento de los nuevos muelles pesqueros a construir como parte del Proyecto de Inversión de la CONCESION, LA SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá la obligación de prestar el servicio de muellaje a las naves pesqueras, en igual forma y bajo los mismos supuestos establecidos en el Reglamento Operativo actual de la APM que, sin perjuicio de la debida atención y turno de muelle para estos buques otorga prioridad de muelle a los buques cargueros de tráfico comercial. La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá facturar la prestación del servicio de muellaje a los buques pesqueros durante el período antes señalado.

En lo referente al **COMERCIO EXTERIOR**, en el ámbito de las **IMPORTACIONES** los datos históricos hasta 2006 y datos en concesión desde 2007, muestran un crecimiento, acorde a la tendencia desde el 2005, en carga general, en contenedores una fuerte caída entre el 07 y 08, en gráneles sólidos las compras disminuyeron levemente siguiendo el ciclo mostrado por el rubro, igual en gráneles líquidos, en las importaciones totales la tendencia es a la par con los resultados del 2005 al 2002. Las importaciones a septiembre 2008 representan el 92,84% de las mostradas al 2007, y estas el 86,70% sobre las del 2006.

TABLA N° 11
TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA
COMPARATIVO ANUAL, IMPORTACIÓN (toneladas)

AÑO	GENERAL	CONTEINER	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO	TOTAL
1999	7.709	14.911	157.786	29.782	210.118
2000	5.175	5.647	210.838	50.225	271.705
2001	23.136	19.860	247.530	61.994	352.520
2002	60.627	40.178	290.713	39.727	431.245
2003	75.594	55.531	301.331	43.363	466.819
2004	31.572	55.485	296.871	40.236	424.164
2005	20.568	72.397	321.801	42.271	457.037
2006	29.497	11.040	377.122	103.558	521.217
2007	33.267	1.926	368.947	47.791	451.931
2008	46.591	439	316.699	65.892	419.591

* Valores del 2008 provisionales hasta septiembre 30

FUENTE: SOEP APM Y SOEP TIDE, *DPTO. OPERACIONES APM, CONTROL DE OPERACIONES Y ESTADÍSTICA*

ELABORACIÓN: Las Autoras.

Frente a las **EXPORTACIONES**, los datos históricos hasta 2006 y datos en concesión desde 2007, indican que estas se redujeron sustancialmente al 2007 en el rubro de carga general, para repuntar sustancialmente en el 2008. En contenedores sin embargo existe una brusca caída con relación al 2006, en granel sólido sólo se presentan ventas a la baja el 2007, en cambio se sostiene en los históricos el apartado de gráneles líquidos. Las exportaciones enviadas a través del puerto de Manta en el 2008 apenas representan el 27,85% de las declaradas al 2007, y las del 2007 comparadas con el 2006 el 74,79%, con lo que se mantiene la tendencia decreciente.

TABLA N° 12
TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA
COMPARATIVO ANUAL, EXPORTACIÓN (toneladas)

AÑO	GENERAL	CONTEINER	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO	TOTAL
1999	5.117	42.591	7.413	17.051	72.172
2000	5.210	54.384	10.669	16.304	86.567
2001	10.309	42.585	8.924	20.040	81.858
2002	2.268	63.382	3.734	17.089	86.473
2003	1.154	94.257	63	35.484	130.958
2004	1.604	99.876	2.092	29.840	133.412
2005	692	127.248	676	90.705	219.321
2006	3.741	93.979		81.709	179.429
2007	628	35.345	149	97.926	134.048
2008	7.693	13.061		16.589	37.343

* Valores del 2008 provisionales hasta septiembre 30

FUENTE: SOEP APM Y SOEP TIDE, DPTO. OPERACIONES APM, CONTROL DE OPERACIONES Y ESTADÍSTICA

ELABORACIÓN: Las Autoras.

El **CRECIMIENTO COMPARADO** entre las importaciones y exportaciones, según los datos históricos hasta 2006 y en concesión desde el 2007 muestran, por ejemplo en contenedores, un fuerte crecimiento negativo desde el 2006, siendo el peso del 2008 sobre el año anterior de apenas del 29,23%, y del 2007 sobre el 2006 del 27,10%.

TABLA N° 13
CONTENEDORES MOVILIZADOS POR EL PUERTO DE MANTA

AÑO	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TRANSBORDO	TOTAL
1999	1539	2861		4400
2000	545	3033		3578
2001	2465	3293		5758
2002	5135	5972	1678	12785
2003	7524	7524	1041	16701
2004	6828	6828	1	14149
2005	9535	9535	1	21179
2006	2408	2408	933	9338
2007	164	154	617	2531
2008*	130	130	4	740

* Datos hasta septiembre 30 del 2008

FUENTE: SOEP APM, TIDE: SOEP Y CTS, DPTO. OPERACIONES APM, CONTROL DE OPERACIONES Y ESTADÍSTICA

ELABORACIÓN: Las Autoras.

El total de carga, combinadas importaciones y exportaciones, sufre decrecimiento, por lo tanto, a partir del 2007 después de un periodo de crecimiento continuo.

TABLA N° 14
TOTAL CARGA POR EL PUERTO DE MANTA, TONELADAS

AÑO	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TRANSBORDO	TOTAL
1999	210187	72172	14089	296448
2000	271705	86567	1747	360019
2001	352521	81856	10964	445341
2002	431245	85473	40824	558542
2003	455819	130958	23185	620962
2004	424154	133412	3805	561381
2005	457037	219321	3680	680038
2006	521217	179429	12625	713271
2007	451931	134048	9452	595431
2008*	419591	37343	132	457066

* Datos hasta septiembre 30 del 2008

FUENTE: SOEP APM, TIDE: SOEP Y CTS, *DPTO. OPERACIONES APM, CONTROL DE OPERACIONES Y ESTADÍSTICA*

ELABORACIÓN: Las Autoras.

Este deterioro se acentúa si analizamos el total de buques internacionales servidos por el puerto, frente a lo cual tenemos un crecimiento negativo del 49% entre el 2006 y 2007.

TABLA N° 15
TOTAL BUQUES SERVIDOS POR EL PUERTO DE MANTA
BUQUES INTERNACIONALES

AÑO	MERCANTES	PESQUEROS	TURISTICOS	SIN CARGA	TOTAL
1999	127	39	6	131	303
2000	105	46	11	115	277
2001	175	90	9	143	417
2002	235	133	12	126	506
2003	175	158	14	104	451
2004	147	140	14	105	407
2005	175	139	11	213	538
2006	153	202	9	245	610
2007	109	127	15	98	349
2008*	86	90	18	68	262

* Datos hasta septiembre 30 del 2008

FUENTE: SOEP APM, TIDE: SOEP Y CTS, *DPTO. OPERACIONES APM, CONTROL DE OPERACIONES Y ESTADÍSTICA*

ELABORACIÓN: Las Autoras.

4.4. FUNDAMENTO LEGAL.

El **FUNDAMENTO LEGAL** que sostiene el proceso de CONCESION del PUERTO de MANTA, las relaciones entre TIDE y APM, está representado por:

- Constitución Política de la República del Ecuador, publicada en el RO/ 1 de 11 de Agosto de 1998 (En lo sucesivo CPRE).
- Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada y sus reformas (Ley No.50).
- Reglamento Sustitutivo al Reglamento General de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, **Decreto Ejecutivo No. 2328. RO/ Sup. 581 de 2 de Diciembre de 1994, y sus reformas (En lo sucesivo RLM).**
- Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador (D. 467).
- **Ley General de Puertos (Decreto Supremo No. 289).**
- Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional (D. S. No. 290).
- Reglamento de Servicios Portuarios (Resolución No. 110/01 del 13/08/2001).
- Reglamento de Operaciones Portuarias de Autoridad Portuaria de Manta.
- Ley de Desarrollo del Puerto de Manta.
- Normas para la Regulación de la Competencia en las Actividades Portuarias, dictadas Mediante Resolución del Consejo de la Marina Mercante No. 82, publicada en el R.O. No. 444 de 31 de oct. de 2001.
- **Normas y requisitos de fondo y de forma para la presentación de Propuestas de la Iniciativa Privada para la Delegación de los servicios en las Autoridades Portuarias**
- Reglamento para la Contratación de Expertos en el Área de Concesiones Portuarias.
- Ley Orgánica de Aduanas

- Reglamento General de la Ley Orgánica de Aduanas
- Ley de Mediación y Arbitraje
- Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública
- **Ley de Beneficios Tributarios para Nuevas Inversiones Productivas, Generación de Empleo y Prestación de Servicios.**
- Ley del Control Constitucional
- Código Civil
- Código de Comercio
- Código de Trabajo
- Código Tributario
- Ley de Compañías
- Ley de la Jurisdicción de lo Contencioso “ Administrativo
- Ley Orgánica de Defensa del Consumidor
- Ley de Gestión Ambiental

Las presentes Bases Generales y el Contrato respectivo.

Cualquier otra normativa que se dicte en el futuro y que afecte a la actividad Marítima o Portuaria, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 249 de la Constitución Política. ¹⁶

LEY DE DESARROLLO DEL PUERTO DE MANTA.

Ley 000, Registro Oficial 159 de 24 de Septiembre de 1997.

EL CONGRESO NACIONAL

Considerando:

Que es deber del Estado fomentar e impulsar el desarrollo de actividades de comercio exterior;

Que es importante fortalecer la infraestructura de los puertos del país, con la participación del sector privado;

¹⁶ [www.apmanta.gov.ec/APMbase legal.mht](http://www.apmanta.gov.ec/APMbase%20legal.mht)

Que es indispensable y prioritario que el Ecuador cuente con un puerto de transferencia que impulse las actividades de comercio exterior;
Que las características y localización del Puerto de Manta lo convierta en ideal para la instalación del Puerto de Transferencia Internacional de Carga;
Que el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos ha resuelto apoyar la transformación del Puerto de Manta en Puerto de Transferencia Internacional de Carga; y,
En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, expide la siguiente:

LEY DE DESARROLLO DEL PUERTO DE MANTA

Art. 1.- Declárase al Puerto de Manta "Puerto de Transferencia Internacional de Carga".

Art. 2.- Créase la Comisión Especial Interinstitucional, con personería jurídica, para que sea la responsable de la planificación, organización, ejecución y promoción del Proyecto del Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador en el Puerto de Manta, para lo cual dispondrá de autonomía económica, técnica y administrativa.

La Comisión estará conformada por los siguientes miembros:

- a) El Alcalde de Manta;
- b) Un representante de las Cámaras de la Producción de Manta, legalmente constituidas; y,
- c) El Presidente del Directorio de Autoridad Portuaria de Manta.

El Presidente será designado por la Comisión, de entre sus miembros.

Las actividades de la Comisión Especial, se financiarán con los recursos asignados en el artículo 1 de la Ley Reformatoria a la Ley de Desarrollo del Puerto de Manta, publicada en el Registro Oficial No. 323 del 22 de mayo de 1998; y, de aquellos que se gestionen y se obtengan de organismos nacionales e internacionales.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 28, publicada en Registro Oficial 231 de 12 de Diciembre del 2003.

Art. 3.- La Comisión Especial queda expresamente facultada para determinar y seleccionar la modalidad de delegación; y, dirigir el Proyecto del Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador, en Manta.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 28, publicada en Registro Oficial 231 de 12 de Diciembre del 2003.

Art. ...Para efectos de la presente Ley y del referido Proyecto, a la Comisión Especial se exceptúa de la aplicación de lo dispuesto en el segundo inciso del artículo 11 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario que especifica lo siguiente: De manera especial responden por las decisiones que contravinieren la política Portuaria y las resoluciones emanadas de las autoridades superiores. En iguales responsabilidades incurrirán el Gerente y los funcionarios de la Entidad por su participación en tales actos.

Nota: Artículo dado por Ley No. 28, publicada en Registro Oficial 231 de 12 de Diciembre del 2003.

Art. 4.- El proyecto de Puerto de Transferencia Internacional de Carga podrá ser diseñado, ejecutado y desarrollado con la participación e inversión del sector privado a través de los procesos de delegación, previstos en la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la iniciativa privada.

Art. 5.- La presente Ley prevalecerá sobre cualquier otra que se le oponga y entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 28, publicada en Registro Oficial 231 de 12 de Diciembre del 2003.

Art. 5-A.- El Puerto de Transferencia Internacional de Carga en la ciudad de Manta tendrá el financiamiento anual del uno por ciento (1%) del monto total de las recaudaciones aduaneras CIF que ingresen por el

Puerto de Manta, recursos que serán destinados para los estudios y obras que posibiliten la ejecución de la Ley de Desarrollo del Puerto de Manta, los mismos que serán administrados por la Autoridad Portuaria de Manta.

Nota: Artículo dado por Ley No. 88, publicada en Registro Oficial Suplemento 323 de 22 de Mayo de 1998.

CONTRATO DE CONCESION DE USO DEL PUERTO COMERCIAL INTERNACIONAL DE CARGA DE MANTA.

COMPARECIENTES.- Comparecen a la celebración del presente contrato por una parte, Autoridad Portuaria de Manta, con domicilio a los efectos de este Contrato en Manta (Ecuador), Malecón S/N, legalmente representada en este acto por el CPNV. (SP) Patricio Padilla Mera, en su calidad de Gerente General y representante Legal de la Entidad, conforme lo acredita con el nombramiento que se adjunta y que forma parte integrante de este contrato, debida y expresamente autorizado para la suscripción de este instrumento por Resolución de Directorio N° 1797-2 del 13 de Noviembre del 2006 y a la que se denominará, en el marco del presente contrato, “APM” o “la AUTORIDAD CONCEDENTE”; y, por otra parte la compañía Terminales Internacionales de Ecuador S.A., con domicilio a efectos de este Contrato en Manta, Manabí (Ecuador), representada en este acto por el CAPT. Paul Jonathan Gallie, en su calidad de GERENTE GENERAL y Representante Legal...

CAPITULO I. CUESTIONES PRELIMINARES

CLÁUSULA 1. DECLARACIONES DE LAS PARTES

1.1 A los efectos de la suscripción del presente CONTRATO, la SOCIEDAD CONCESIONARIA declara:

1.1.1 Que es una Sociedad Anónima constituida con el propósito exclusivo de prestar Servicios Portuarios y Logísticos asociados o complementarios a la explotación de la Concesión del Puerto Comercial Internacional de carga de Manta (en lo sucesivo “el Puerto de Manta”), todo ello en los términos y condiciones previstos en este CONTRATO y sujeto a las normas legales aplicables a dichas actividades en Ecuador;

CAPITULO II.- ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO DE CONCESION

CLÁUSULA 5. OBJETO Y ALCANCE DE LA CONCESION

5.1 Por el presente CONTRATO, la AUTORIDAD CONCEDENTE otorga a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, la concesión de uso del Puerto Comercial Internacional de Carga de Manta, para que mediante dicha CONCESIÓN ejecute la explotación, conservación y desarrollo de todas las áreas, instalaciones, equipamientos y servicios del citado TERMINAL PORTUARIO, con la finalidad de prestar, a su cuenta y riesgo, los servicios portuarios y todos aquellos de carácter accesorio, conexo o complementario a los mismos, en los términos previstos en este CONTRATO. A dichos efectos, la SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá ejecutar cualquier clase de actos y contratos permitidos por el ordenamiento jurídico ecuatoriano y este CONTRATO, así como los aprobados por la AUTORIDAD CONCEDENTE con posterioridad a su firma, conforme a lo previsto en este CONTRATO...

CLÁUSULA 8. EXCLUSIVIDAD REGULADA

8.1 En tanto se mantenga vigente el presente CONTRATO, las actividades y servicios mencionados precedentemente, serán prestados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA en régimen de exclusividad regulada durante todo el plazo de vigencia del CONTRATO (plazo original y sus eventuales ampliaciones o prórrogas). Se exceptúan de esta exclusividad los servicios a los pasajeros Crucevistas que se lleven a

cabo directamente por parte de la Compañía Naviera Armadora del buque de Crucero quien, no obstante, deberá recibir de la SOCIEDAD CONCESIONARIA los Servicios Básicos de Puerto que correspondan y pagar por ellos los precios establecidos.

CLÁUSULA 9. CONDICIONES DE PRESTACION DEL SERVICIO Y ABUSO DE POSICIÓN DOMINANTE

9.1 La SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar los servicios objeto de la presente CONCESIÓN con eficiencia, regularidad, continuidad y universalidad, siendo tales condiciones, esenciales para la vigencia de la CONCESIÓN de un puerto público, en los términos aquí previstos así como en las demás disposiciones regulatorias vigentes o que se dicten en el futuro.

CLÁUSULA 10. AUTORIZACIONES REQUERIDAS

10.1 La SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá obtener por sí misma todas las autorizaciones gubernamentales y/o municipales, distintas de las que puedan ser provistas por AUTORIDAD CONCEDENTE, en la forma y oportunidad en que sean requeridas por las normas legales, con el fin de realizar las inversiones, operar el PUERTO, prestar todos los servicios ofrecidos y prevenir daños, cualquier afectación negativa del medio ambiente y cualesquiera otras que estuvieren previstas. Sin perjuicio de lo anterior, la AUTORIDAD CONCEDENTE, ejercerá sus mejores esfuerzos a fin de que la SOCIEDAD CONCESIONARIA obtenga las autorizaciones o para la realización de trámites que sean necesarios para el ejercicio de su actividad en el PUERTO.

CLÁUSULA 11. ASPECTOS LABORALES

11.1 La SOCIEDAD CONCESIONARIA, sin perjuicio de su derecho de demanda o repetición contra sus contratistas o subcontratistas, asume frente a la APM la calidad de empleador respecto del personal que

contrate para la operación del puerto, incluido el personal de subcontratistas, agentes y otros representantes para la realización de inversiones, la operación y el mantenimiento del PUERTO, los cuales deberán contar con una adecuada calificación para el normal desenvolvimiento de su trabajo en condiciones de seguridad para ellos mismos, para los bienes del Estado y para los usuarios. En consecuencia exime de toda responsabilidad directa o indirecta laboral o previsional con terceros a la AUTORIDAD CONCEDENTE, por lo que en el evento de que ésta fuere objeto de demanda o reclamo por tales motivos, la SOCIEDAD CONCESIONARIA se obliga a resarcirle de cualquier perjuicio, erogación o indemnización que tuviere obligación de cubrir por tales motivos.

CAPITULO III - REGIMEN DE BIENES DE LA CONCESION

CLÁUSULA 14. OTORGAMIENTO Y ALCANCE DE LA CONCESIÓN

14.1 La AUTORIDAD CONCEDENTE otorga a la SOCIEDAD CONCESIONARIA los derechos exclusivos derivados de la CONCESION DE USO DEL PUERTO COMERCIAL INTERNACIONAL DE CARGA DE MANTA, como se ha expresado precedentemente en este CONTRATO, con el objeto de desarrollar, mantener y explotar las áreas, instalaciones y equipamientos del PUERTO COMERCIAL en su totalidad, así como cualquier otra área respecto de la cual se otorgue en el futuro el derecho de uso a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, para prestar los servicios y ejecutar las actividades previstas en este CONTRATO, con derecho a cobrar a usuarios y clientes los precios correspondientes.

CLÁUSULA 26. PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS E INSTALACIONES EN EL LARGO PLAZO

26.1 Con una antelación de, al menos, 6 (seis) meses al comienzo de la construcción de nuevas obras o instalaciones; o refacción de las existentes, la SOCIEDAD CONCESIONARIA presentará a la Concedente el correspondiente Proyecto de Construcción de las mismas, con el mismo

contenido mínimo exigido en la Cláusula anterior. En esas ocasiones se deberá comprobar por la APM que las obras e instalaciones de los distintos terminales, satisfarán las necesidades del mercado, en cuanto a la demanda y tecnología requeridas para atender oportuna y eficientemente a los buques y las cargas en el momento en que se ejecuten los Proyectos.

CAPITULO VII - ASPECTOS ECONOMICOS DE LA CONCESIÓN
CLÁUSULA 31. OBLIGACIONES DE PAGO DE LA SOCIEDAD
CONCESIONARIA

31.1 La SOCIEDAD CONCESIONARIA se obliga a cancelar al Estado de Ecuador, a través de la AUTORIDAD CONCEDENTE, el canon previsto en la presente cláusula, en carácter de contraprestación por el derecho de uso en condiciones de exclusividad regulada que ésta le otorga, para la explotación de todas las áreas, bienes e instalaciones concedidos.

CLÁUSULA 56. TERMINACION UNILATERAL DEL CONTRATO DE
CONCESIÓN POR INCUMPLIMIENTO DE LA SOCIEDAD
CONCESIONARIA Y OPCIÓN PARA LOS ACREEDORES DE ÉSTA,
QUE FUEREN TITULARES DE GARANTÍAS ESPECIALES.

56.1 En caso de incumplimiento de la SOCIEDAD CONCESIONARIA frente a la AUTORIDAD CONCEDENTE que diere lugar a la terminación unilateral del CONTRATO, si existieren deudas de la SOCIEDAD CONCESIONARIA aseguradas con las garantías especiales antes referidas, la AUTORIDAD CONCEDENTE ofrecerá a estos acreedores la opción de subrogar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA en la continuación de la explotación de dicha CONCESIÓN, en los términos y bajo las condiciones establecidas anteriormente. A tales efectos, el incumplimiento de la SOCIEDAD CONCESIONARIA frente a la AUTORIDAD CONCEDENTE también será considerado un incumplimiento ante los acreedores beneficiarios de tales garantías.

**CLÁUSULA 61. MODIFICACION UNILATERAL DEL CONTRATO DE
CONCESION DISPUESTA POR LA AUTORIDAD CONCEDENTE (JUS
VARIANDI ADMINISTRATIVO)**

61.1 Por razones fundadas de interés público, durante la vigencia del CONTRATO la AUTORIDAD CONCEDENTE podrá proponer modificaciones al mismo, que impliquen un aumento o disminución de las prestaciones objeto del CONTRATO, así como una alteración o no respecto de la ecuación económico-financiera del CONTRATO, sea en perjuicio o en beneficio de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

CAPITULO XII - CONTROL DE LA CONCESION

CLÁUSULA 66. PRINCIPIO GENERAL EN MATERIA DE CONTROL

66.1 Sin perjuicio del ejercicio de sus competencias por las Autoridades Nacionales con atribuciones que afecten a la actividad o a los tráficos, especialmente la Autoridad Portuaria Nacional, las funciones directas de control de la actividad portuaria de la SOCIEDAD CONCESIONARIA estarán a cargo de la AUTORIDAD CONCEDENTE. Las referencias que en relación al ejercicio de funciones de control se le atribuyen a la AUTORIDAD CONCEDENTE, se entenderán extensivas a la Autoridad que en cada caso deba actuar, cuando así correspondiere por imperio de la normativa legal u actos de delegación.

66.2 La AUTORIDAD CONCEDENTE dispondrá de las más amplias facultades de fiscalización y control en materia técnica, operativa, legal, contable y económico/financiera sobre la gestión de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, así como sobre los bienes, obras, e instalaciones afectados a la ejecución de las actividades objeto del CONTRATO; estando facultada para ejecutar los controles pertinentes e instrumentar los procedimientos que estime adecuados para el logro de esa finalidad;

66.3 En cualquier caso la Autoridad competente deberá actuar conforme a las reglas de razonabilidad, buena fe, interdicción de la arbitrariedad administrativa, proporcionalidad, adecuación del medio al fin, eficacia,

eficiencia y respeto del derecho de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a preservar la confidencialidad de sus operaciones comerciales.

66.4 Sobre tales bases, dentro del ámbito de la CONCESIÓN, de acuerdo a lo estipulado en la normativa contractual y regulatoria general vigente, la AUTORIDAD CONCEDENTE ejercerá en cualquier momento su rol como “*Landlord*” o “Puerto Propietario”, sin perjuicio de las responsabilidades que se transfieren a la SOCIEDAD CONCESIONARIA en el marco de la presente CONCESIÓN.

CAPITULO XIII - INCUMPLIMIENTO Y REGIMEN SANCIONATORIO

CLÁUSULA 78. INCUMPLIMIENTO

78.1 Se considera incumplimiento del CONTRATO cualquier acción u omisión de la SOCIEDAD CONCESIONARIA o de la AUTORIDAD CONCEDENTE, en su caso, contrarios a lo previsto en este CONTRATO o en la legislación aplicable, y que produzca como consecuencia dejar de aplicar sus disposiciones, responsabilidades u obligaciones.

78.2 Asimismo y con relación a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, se considera incumplimiento de CONTRATO la falta de observancia, en los plazos previstos para ello, de las órdenes o instrucciones impartidas por la AUTORIDAD CONCEDENTE, habilitada al respecto conforme a las disposiciones normativas antes referidas; o por otras entidades públicas con jurisdicción en el sector portuario o en el ámbito operacional de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, adoptadas en el cumplimiento de sus atribuciones.

CLÁUSULA 79. REGIMEN SANCIONATORIO GENERAL. FALTAS

79.1 La potestad sancionatoria de la Entidad Concedente surge de lo repetidamente dispuesto en la ley de Modernización y su Reglamento. El CONTRATO es el instrumento regulador de la CONCESION y, por ende, en él debe constar el régimen de sanciones aplicable a la SOCIEDAD

CONCESIONARIA. De acuerdo con lo anterior se establece lo que sigue en esta Cláusula y las siguientes

79.2 A los efectos de este instrumento, los tipos de faltas a considerar se clasificarán en:

79.2.1 Faltas Leves:

79.2.1.1 Cualquier acción u omisión de la SOCIEDAD CONCESIONARIA que constituya un incumplimiento del CONTRATO, y que no revista la gravedad suficiente como para ser calificada como infracción grave o muy grave...¹⁷

4.5. HIPÓTESIS

LA CONCESIÓN NO HA INCIDIDO EN EL CRECIMIENTO DEL PUERTO DE MANTA Y DE SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ EN EL PERIODO 2007 – 2008.

4.5.6. VARIABLES

4.5.6.1. VARIABLE INDEPENDIENTE.

Concesión del puerto de Manta.

4.5.6.2. VARIABLE DEPENDIENTE.

Influencia en el comercio exterior de Manabí.

¹⁷ [www.apmanta.gov.ec/APMbase legal.mht](http://www.apmanta.gov.ec/APMbase%20legal.mht)

V.- METODOLOGÍA

5.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Los tipos de investigación a usar son:

- Investigación de Campo
- Investigación Bibliográfica

5.2. NIVEL DE INVESTIGACIÓN

Investigación **CORRELACIONAL**, guarda relación la variable independiente **Concesión del puerto de Manta** con la variable dependiente **Influencia en el comercio exterior de Manabí**.

5.3. TÉCNICAS DE INVESTIGACION.

La recolección de la información se realizará por medio de las siguientes técnicas de investigación:

Primarias: Entrevista, Encuesta

Secundarias: Lectura científica, Análisis de contenido

5.4. POBLACIÓN Y MUESTRA

5.4.1. TAMAÑO DE LA POBLACIÓN.

POBLACION FINITA: APM (AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA). CEIPTICEPM (COMISIÓN ESPECIAL INTERINSTITUCIONAL DEL PROYECTO PUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE CARGA DEL ECUADOR EN EL PUERTO DE MANTA), TIDE (TERMINALES INTERNACIONALES DEL ECUADOR), CÁMARA DE COMERCIO, CÁMARA DE INDUSTRIA, ULEAM (UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ – FACULTAD DE COMERCIO EXTERIOR,

OPC's; Exportadores e Importadores a través del puerto de Manta, Armadores pesqueros.

De acuerdo a AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA los OPC's *usuarios del puerto son:*

- **Agencias Navieras de tráfico nacional e internacional.-** B.O.W. S.A, CONAVEGORI S.A, INCHCAPE SHIPPING SERVICES S.A., MAERSK DEL ECUADOR C.A., MARZAM CIA LTDA., MARGLOBAL, Marítima Global S.A., NAVIERA J.C.P. HNOS. CIA. LTDA., NAVIERA MARNIZAN S.A., SOCIEPORT CIA. LTDA., TRANSOCEANICA CIA. LTDA., TRADINTER Transportes y Repres. Internac. S.A.
- **Agencias Navieras de tráfico nacional.-** BRASEMAR.
- **Agentes Afianzados de Aduana.-** Sr. VICTOR HUGO DELGADO DELGADO, Sr. VICTOR HUGO DELGADO CARDENAS, Srta. ANGELITA BRIZ PORTILLA, Sr. VICTOR ELÍAS MENDOZA LOOR, Abg. GONZALO ORTIZ VEGA, Sr. JOSE AGAPITO FRANCO, Sr. SIXTO ANTONIO TRIVIÑO, Sr. JOSE LUIS FRANCO BRAVO, Sr. ALEX DARIO FRANCO BRAVO, Sr. JAIME FABIAN HIDALGO, Sr. JORGE FERNANDEZ CUESTA, Abg. CESAR PALMA CEDEÑO, Abg. MARIA ANTONIETA DELGADO, Sr. JOSE ALFREDO MENOSCAL DELGADO, Ing. MARIA HAYDE BERMEO.
- **Operadores Portuarios.-** SERNAPRA S.A., OPERPRAC S.A., ECUAESTIBAS, OPERMANTA S.A., REBARBO S.A., SAGEMAR, SOCIEDAD VERIFICADORA UNIVERSAL S.A. (S.V.U.), TERMIPORT S.A., ARETINA S.A, ANDIGRAIN S.A., VITRANSA CIA LTDA, SERMAFAR S.A., STECPORT S.A., TARJAMANTA S.A., UNOTARPORT S.A., SERPORECHACON, CODEMASERMA, WASAY.

Los principales clientes Importadores y Exportadores que realizan sus intercambios comerciales internaciones a través del Puerto de Manta (y

que se encuentran ubicados mayoritariamente en la ciudad de Manta, Quito y Guayaquil) son:

- **Principales clientes en Manta.-** ASISERVY S.A., LA FABRIL, CONSERVAS ISABEL, MARBELIZE S.A., EUROFISH, MOLINERA MANTA, GONDI S.A., S.E.A.F.M.A.N. C.A., INDUSTRIAS ALES C.A., TECOPESCA C.A., INEPACA, ULTRAMARES CORPORATION.
- Principales clientes en Quito.- AFABA Y/O FIDEICOMISO INCUBADORA ANHALZER, AVESCA AVICOLA ECUATORIANA, MOLINOS LA UNION S.A., AVICOLA SAN ISIDRO S.A., OMNIBUS BB. TRANSPORTES C.A., EL COMERCIO, POLLO FAVORITO S.A., DISTRIBUIDORA SUPERIOR S.A., SUCESTORES DE J. PAREDES M., GENERAL MOTORS ECUADOR S.A., SUPERMERCADO LA FAVORITA.
- **Principales clientes en Guayaquil.-** BANANA LIGHT C.A., LIRIS S.A., CIA DE ELABORADOS DE CAFE ELCAFE C.A., MAERSK DEL ECUADOR, EMPESEC, MOLINOS CHAMPION S.A., EXPALSA S.A., MOLINOS DEL ECUADOR, INGRANAGRO S.A., NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL S.A. NIRSA, INTERNATIONAL TRADING S.A., TRANSMARINA ¹⁸

Según la SRP (SUBSECRETARÍA DE RECURSOS PESQUEROS), La flota de Armadores Pesqueros presente en Manta es la siguiente:

Actorcorp, Agrol S.A., Alfonso Paz, Atunbi S.A., B/P Julie L. y Don Abel, Buxmar S.A., Flota Pesquera Inepaca, Geopaxi S.A., Grupo Isaias, Guayatuna, Iberopesca, Ideal Cia. Ltda., Ing. Carlos Vélez Escobar, Laba, Lifinsa S.A, Megaocean S.A, Oceanapez, Pescadegfer, Pesdel Cia. Ltda., Pesquera Buehs, Pesquera Chopitea, Pesquera Jadran, Provipacif, Rafael Corral, Ruxtel S.A., Shellfish S.A, Vanicci S.A., Vikingos¹⁹

¹⁸ www.apmanta.gov.ec

¹⁹ www.subpesca.gov.ec

5.4.2. CLASIFICACION DE LA MUESTRA.

TABLA N° 16

DESCRIPCION	TOTAL
INSTITUCIONALIDAD	7
OPC´S / ARMADORES	75
EXPORTADORES-IMPORTADORES	35
TOTAL N	117

MUESTREO PROBABILÍSTICO ESTRATIFICADO Y PROPORCIONAL.

INSTITUCIONALIDAD	7,00	Z (% confiabilidad)	0,95	95%
OPC´S/ARMADORES	75,00	Z (nivel confiabilidad)	1,95	
EXPORT-IMPORT	35,00	e(error muestreo)	0,0512	5%
N(población)	117,00	$N=I+H+M$	p(ocurrencia)	0,50
x (promedio)	39,00	$x=N/3$	q(no ocurrencia)	0,50
n (tamaño muestra)	88,66	89	F(fracción)	0,7577874 $F=n/N$
P. finitas	$n=$	$Z^2 \cdot p \cdot q \cdot N / e^2 \cdot (N-1) + Z^2 \cdot p \cdot q$	89	
Confiabilidad	Z=	0,94882 / 2	0,47441	1,95
Funciones de la Curva Normal	Z	superficie $m a z$		
	1,95	0,47441		
MEP	ESTRATO	TOTAL	FRACCIÓN	MUESTRA
	INSTITUCIONALIDAD	7	0,7577874	5
	OPC´S / ARMADORES	75	0,7577874	57
	EXPORT-IMPORT	35	0,7577874	27
	TOTAL	117	0,7577874	89

FUENTE: APM, SRP, Autoras.

ELABORACIÓN: Las Autoras.

5.5.2. VARIABLE DEPENDIENTE

TABLA Nº 18. INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS BASICOS	TÉCNICAS INSTRUMENTOS
<p>COMERCIO EXTERIOR</p> <p>El comercio exterior es el que se dedica a exportar los productos que se fabrican en el país a otros países y a importar los productos que se fabrican en otros países para venderlos en el propio país.</p> <p>grafelbergnoticias.blogia.com</p> <p>Intercambio de bienes y servicios entre países.</p> <p>www.bves.com.sv</p>	<p>IMPORTACIONES</p>	<p>DATOS HISTORICOS</p> <p>DATOS EN CONCESIÓN</p>	<p>¿Cuáles son los datos históricos y de la concesión, en relación a las Importaciones, y su evolución?</p>	<p>Investigación Bibliográfica y Linkográfica.</p>
	<p>EXPORTACIONES</p>	<p>DATOS HISTÓRICOS</p> <p>DATOS EN CONCESIÓN</p>	<p>¿Cuáles son los datos históricos y de la concesión, en relación a las Exportaciones, y su evolución?</p>	<p>Entrevista a Institucionalidad, TIDE, OPC's.</p>
	<p>CRECIMIENTO COMPARADO</p>	<p>DATOS HISTÓRICOS</p> <p>DATOS EN CONCESIÓN</p>	<p>¿Cuáles son los datos históricos y de la concesión del Comercio exterior en General y su desempeño?</p>	<p>Encuestas a exportadores, importadores, armadores</p>

FUENTE: Las Autoras.

ELABORACIÓN: Las Autoras.

VI. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.

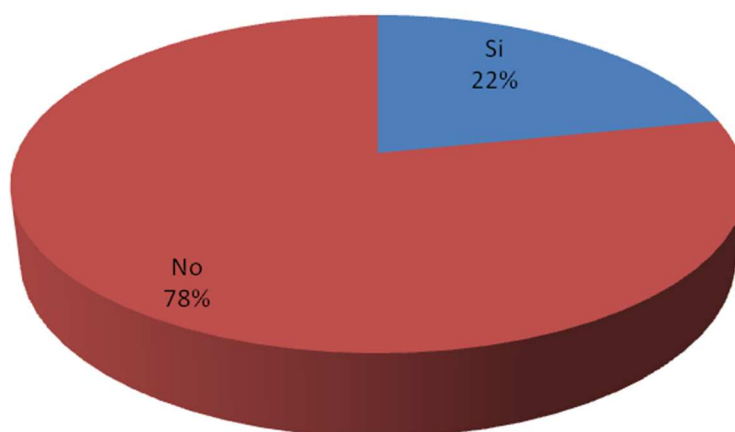
6.1. DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA.

LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ, PERIODO 2007-2008

TABLA Nº 19

1º ¿Percibe UD. Crecimiento en la infraestructura del Puerto de Manta como consecuencia de la Concesión?	Si	22%	100%
	No	78%	

GRÁFICO Nº 19



FUENTE: Encuesta **La Concesión del Puerto de Manta y su influencia en el Comercio Exterior de Manabí, periodo 2007-2008**

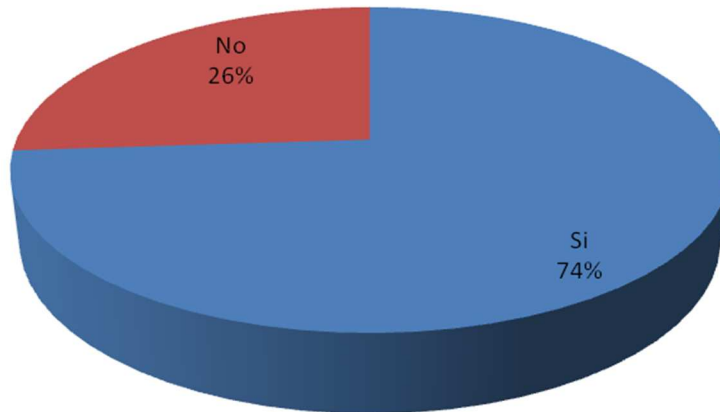
ELABORACION: Autoras de Tesis.

El 78% de los encuestados percibe que no ha existido un crecimiento en la infraestructura física del Puerto de Manta como consecuencia de la Concesión de su administración, en contraposición del 28% que si percibe crecimiento en este aspecto.

TABLA Nº 20

2º ¿Conoce UD. Lo que representa la Concesión y la Propuesta específica de la HPH (TIDE)?	Si	74%	100%
	No	26%	

GRÁFICO Nº 20



FUENTE: Encuesta **La Concesión del Puerto de Manta y su influencia en el Comercio Exterior de Manabí, periodo 2007-2008** .

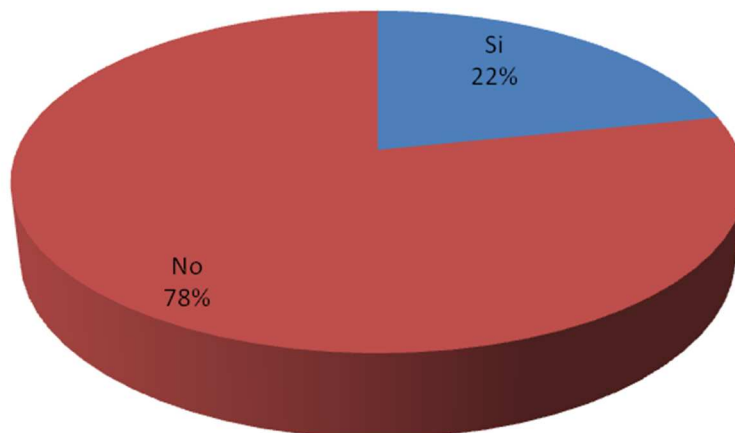
ELABORACION: Autoras de Tesis.

El 74% informa que conoce lo que representa en si la Concesión y la propuesta de la HPH (TIDE), el 26% las conoce a breves rasgos o las desconoce.

TABLA Nº 21

3º ¿Cree UD. Que ha existido desarrollo en el puerto de Manta, a partir de la concesión del Puerto?	Si	22%	100%
	No	78%	

GRÁFICO Nº 21



FUENTE: Encuesta **La Concesión del Puerto de Manta y su influencia en el Comercio Exterior de Manabí, periodo 2007-2008** .

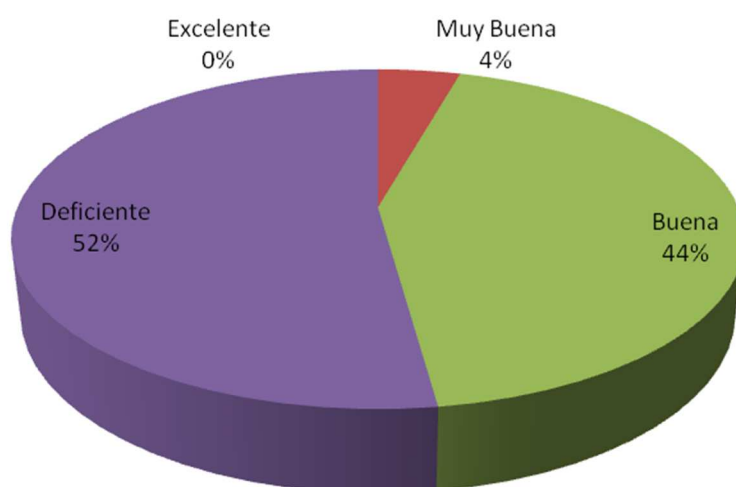
ELABORACION: Autoras de Tesis.

De los encuestados, un 78% cree que no ha existido desarrollo en el Puerto de Manta a partir de la Concesión, el 22% de ellos opina que si.

TABLA Nº 22

4º ¿Cómo calificaría la administración de la Concesión del Puerto, por parte de TIDE?	Excelente	0%	100%
	Muy Buena	4%	
	Buena	43%	
	Deficiente	52%	

GRÁFICO Nº 22



FUENTE: Encuesta La Concesión del Puerto de Manta y su influencia en el Comercio Exterior de Manabí, periodo 2007-2008

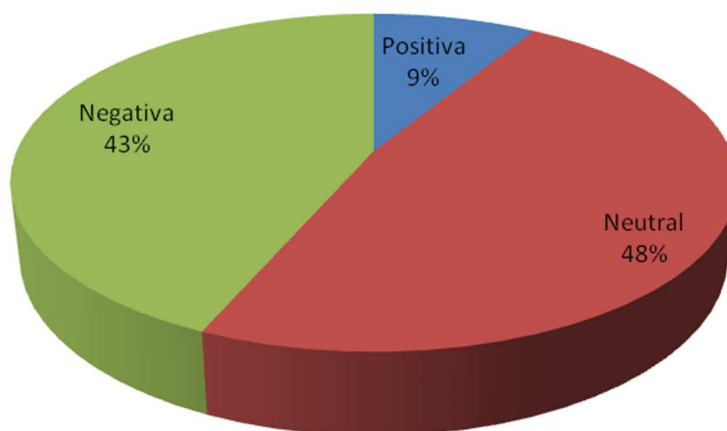
ELABORACION: Autoras de Tesis.

Del 100% de encuestados, 52% opinan que la administración de la concesión del puerto, por parte de TIDE, es deficiente, 43% la califica como buena, y el 4% de muy buena.

TABLA Nº 23

5º ¿Cómo, considera UD., ha sido la influencia de la Concesión del Puerto en el Comercio Exterior de Manabí?	Positiva	9%	100%
	Neutral	48%	
	Negativa	43%	

GRÁFICO Nº 23



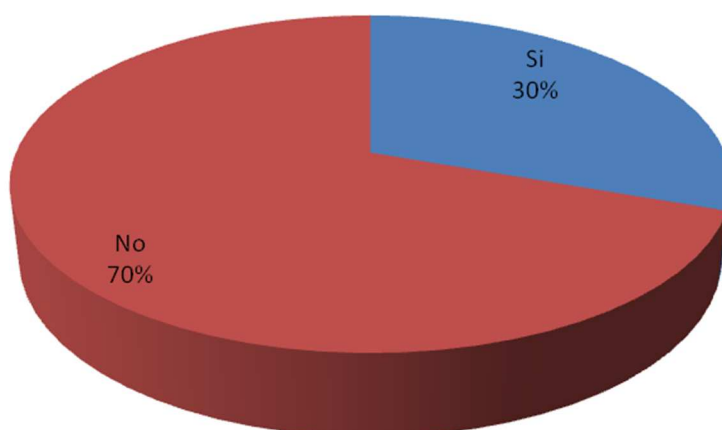
FUENTE: Encuesta La Concesión del Puerto de Manta y su influencia en el Comercio Exterior de Manabí, periodo 2007-2008
ELABORACION: Autoras de Tesis.

Los encuestados consideran la influencia de la Concesión del Puerto en el Comercio Exterior de Manabí como neutral en el 48%, un 43% la considera negativa y el 9% como positiva.

TABLA Nº 24

6º ¿Cree UD. que la Concesión del Puerto de Manta bajo el actual esquema, atrae a los actores del comercio exterior de Manabí y Nacionales?	Si	30%	100%
	No	70%	

GRÁFICO Nº 24



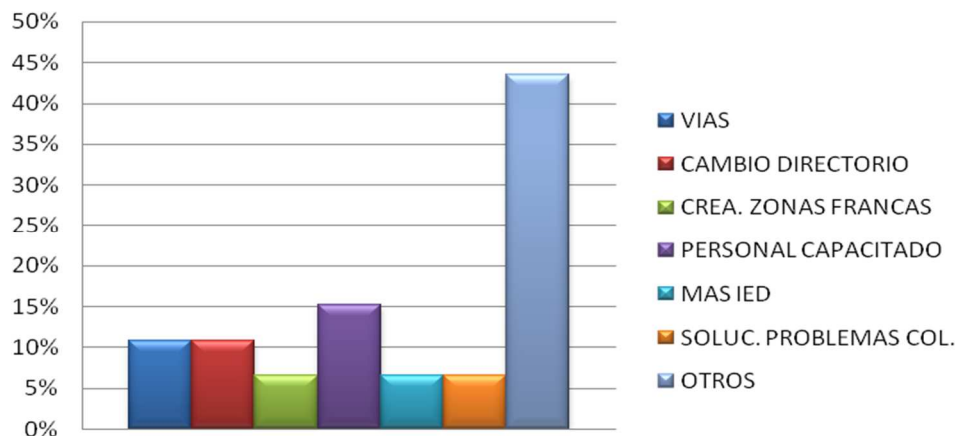
FUENTE: Encuesta La Concesión del Puerto de Manta y su influencia en el Comercio Exterior de Manabí, periodo 2007-2008
ELABORACION: Autoras de Tesis.

El 70% de encuestados creen que la Concesión del Puerto de Manta bajo el actual esquema no atrae a los actores del comercio exterior de Manabí y nacionales, el 30% considera que si.

TABLA Nº 25

7º ¿Qué acciones (5) considera usted deben llevarse a cabo, con respecto a la Concesión del Puerto de Manta, en relación al crecimiento del Puerto y desarrollo del Comercio Exterior de Manabí?	VIAS	11%	100%
	CAMBIO DIRECTORIO APM	11%	
	CREA. ZONAS FRANCAS	7%	
	PERSONAL CAPACITADO	15%	
	MAS INVERSION DIRECTA	7%	
	SOLUC. PROBLEMAS COL.	7%	

GRÁFICO Nº 25



FUENTE: Encuesta **La Concesión del Puerto de Manta y su influencia en el Comercio Exterior de Manabí, periodo 2007-2008**

ELABORACION: Autoras de Tesis.

Entre las acciones, que los encuestados consideran deben llevarse a cabo, con respecto a la concesión y en relación al crecimiento del puerto y desarrollo del Comercio Exterior en Manabí, sobresalen las referentes a la captación de personal capacitado en un 15%, el arreglo y optimización del sistema vial manabita en el 11%, el cambio de directorio de la Autoridad Portuaria de Manta en similar porcentaje, y la creación de otras zonas francas, estimulación de la inversión extranjera y solución de problemas colaterales como el referente a los estibadores navales, todas ellas con el 7%

6.2. DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS DE ENTREVISTAS.

Entrevista con el Eco. Fabián Sánchez Ramos, Decano de la Facultad de Comercio Exterior de la U. Laica Eloy Alfaro, el 12 de enero de 2009.

¿Cuál es el balance, en estos dos años, entre las propuestas establecidas para la Concesión y los avances reales, tanto en el crecimiento de la infraestructura del puerto y el Comercio Exterior de Manabí?

- Justo a los dos años el Presidente de la República lanzó una voz de alerta sobre algo que ya se venía especulando de que... (el compromiso de la APM de aplicar lo que en la cláusulas se decía, de ser un ente fiscalizador, un regulador del cumplimiento del contrato tal cual se había estructurado) lamentablemente, lo que se puede avizorar, es que ambas instituciones ha faltado una coordinación en la negociación para que el cronograma de este contrato se valla cumpliendo.
- Han existido algunos roces entre el directorio de APM y los principales de TIDE, como por ejemplo en temas como el del Fideicomiso, la contraparte estatal que le iba a permitir a TIDE tener este auxilio, para que con la construcción del puerto pesquero ellos tengan el aporte inicial para las obras de los muelles internacionales.
- En un balance general a habido incumplimiento por el tema del Fideicomiso, la TIDE no ha logrado todavía empezar la parte inicial por no haber obtenido los 55 millones de contraparte pública apenas se habla del 18, 20 o 12, ya en este momento las informaciones que van y vienen están distorsionadas.
- El directorio de APM no ha sabido consensuar las partes, debilidades y enfrentarlas con TIDE, y mas que TIDE como socio estratégico debe

haber tenido la predisposición para decir este es un proyecto de ciudad, país, región y vamos a remar juntos.

- No debemos dejar de reconocer los más de 150 trabajadores directamente vinculados a TIDE, de nuestra facultad algunos ingenieros ya están en la parte administrativa y otros estudiantes han tenido acceso a ella.
- Es lamentable decir que mandos altos están dados a personas que no son de Manta.

¿Cuál son los elementos previstos y no previstos que han afectado el Proceso de Concesión del Puerto?

- Es lamentable que a este proyecto no se le haya podido solucionar problemas como el de los estibadores navales, las carreteras, el problema vial.
- (Sin embargo) la TIDE a estos dos problemas no los podría haber considerado como importante dentro de su cumplimiento de obras.
- Sabía antes de firmar el contrato que la concesión en Manabí es un proyecto a largo plazo.

¿Cuáles son los mecanismos, acciones y alcances, en planificación o ejecución, necesarios para viabilizar correctamente la administración de la Concesión del Puerto de Manta?

- En el tema ciudad..., el proyecto del puerto de transferencia el puntal o eje del cual giran los demás Proyectos (aeropuerto, vías, Manta – Manaos)
- De haber un nuevo expediente de falta gravísima TIDE podría estar pensando pagar las indemnizaciones respectivas por no cumplimiento de contrato y retirarse.

- De hacer una reprogramación del contrato, las cláusulas respectivas no son de la noche a la mañana, tendrían que sentarse ambas partes 2006y en estas sopesar las nuevas condiciones que TIDE va a plantear: *no vamos a hacer el puerto pesquero pero yo no voy a adelantar en 3 meses una Fase A mientras no vea seguridad jurídica de que otra vez no se va a revisar el contrato.*
- Los directores de APM no asumieron el status de saber que se está negociando, con una operadora mundial de primer orden, temas muy importantes, y donde para ellos (lo importante) es la inversión y su recuperación.
- Actualmente el tema es político.
- Falta de gestión. No se ha asumido el verdadero rol por parte de APM, la cual debe ser la entidad rectora que lidere las grandes obras de Manabí, tal como lo fue en el pasado, más aún ahora que prácticamente instituciones como la CRM han desaparecido.
- Debemos enfocarnos en el Puerto como el proyecto base, incluso descartar otros como el de la petroquímica o la Manta – Manaos que puede resultar una quimera como se la ha venido vislumbrando.
- A Manta solo le queda unos 10 o 15 años de apogeo en el sector pesquero industrial, la pesca es un recurso que se agota.
- Manta debe retomar el proyecto del Puerto de Transferencia como puntal base y de aquí se puede desprender una actividad como el turismo que sería un soporte para despegue de su desarrollo.

Entrevista con el señor Johnny Medranda, jefe comercial del TIDE, el 13 de enero de 2009

¿Qué ha hecho TIDE para promocionar el puerto?

- Reuniones permanentes con operadores internacionales y participación a nivel internacional con operadores, para promocionar la ventaja del puerto.

¿Cuáles cree que han sido los actores que han impedido el desarrollo del puerto como tal?

- Problema de estibadores navales, siendo este un problema que viene 7 años atrás y que no se ha podido dar solución por la posición de los estibadores de solicitar una indemnización de 50 millones de dólares, cuando Manta manejaba la carga del 3% del total de la carga portuaria nacional, con 300 personas.
- Cita el ejemplo de Guayaquil que los estibadores negociaron, 400 personas, llegaron a un acuerdo de indemnización de 7 millones de dólares, siendo Guayaquil el puerto que manejaba el 80% de la carga.
- Las líneas navieras tienen desconfianza de llegar al puerto por temor al problema de los estibadores.
- La falta de apoyo en la cadena logística: construcción de carreteras, como es el caso de la Manta Portoviejo, con una duración de 24 meses en construcción.
- Fideicomiso, 2 años para llegar a ser concreto
- Control antinarcóticos (tema sensitivo), ya que el control es del 120% de la carga, cada revisión adicional tiene un costo para el importador o exportador, cuando en Guayaquil a grandes empresas ya reconocidas, solo se realizan muestreos o revisiones en un 10%.
- Medios de prensa mal informados, como el caso del siniestro del buque Andrea f, ya que las investigaciones finales a nivel nacional han determinado que TIDE brindó las seguridades a tiempo.

¿Cree usted que ha habido desarrollo?

- Si ha habido desarrollo, hemos incrementado el volumen con un gran esfuerzo en promociones y participación.
- Hemos conseguido que el puerto sea visitado por los operadores turísticos, que conocen a la cía., Hutchison como operadora mundial y brinda seguridad en los buques que anclan en los puertos concesionados

Recomendaciones que usted realizaría

- Que las cámaras sean actores veedores del proceso de concesión.
- Que el gobierno con el ministerio de trabajo, ingrese a dar una solución al caso estibadores, en materia de justicia de liquidación.
- Que se cambien directivos que tengan conflicto de intereses.
- Mejorar el sistema vial de conexión regional al puerto de Manta.

Entrevista en Manavisión a la señora Lucia de De Genna, presidenta de Autoridad Portuaria de Manta, el 7 de enero de 2009.

- Imagen internacional, en puertos a nivel mundial conocen declaraciones de presidente ante incumplimiento de TIDE y las expresiones de "sacar tarjeta amarilla a la concesionaria Hutchison"
- Reunión fue apoyada por autoridades, representando a la presidencia participo subsecretario de puertos, y de la provincia el gobernador de Manabí.
- la decisión fue :
 - 3 meses de plazo para que TIDE inicie las obras de construcción del puerto internacional
 - La construcción de casetas de ingresos al puerto, deben completarse en enero 2009, incluidos en la fase 1.a.1
 - TIDE no ha tenido su propio flujo de caja y esperaba el aporte de los 55 millones de dólares del estado para iniciar los anticipos de contratos de obras, uso del dinero que se iniciaría sin control por parte del estado.
 - TIDE acepta los retrasos de las obras
 - Que existe un acta donde se establece que el estado va a tener el dinero y lo mantienen en un fideicomiso por 12 millones listo para su utilización, y el crédito de la CAF ya ahora abalizado por el gobierno, por 35 millones de dólares.
 - La presidencia exige una reforma al contrato, donde el dinero de 55 millones que se daba inicialmente a la concesionaria

Hutchison, como subsidio a la concesión, para la construcción del muelle pesquero artesanal y apoyo a la construcción del puerto internacional de carga, no se entregue.

- La presidenta de portuaria concluye que con 55 millones se realizaría lo siguiente:
- Construcción del muelle pesquero, que estima que serán 6 millones de dólares, incluyendo flotadores
- Construcción del muelle de carga industrial
- Construcción del puerto pesquero de San Mateo
- Dragado y limpieza.
- Que solo han llegado 1.500 TEU's y que eso no ha generado en ingresos ni 50.000 dólares.
- Que ya hay interés internacional de ingreso, y que dos líneas navieras han confirmado utilizar los servicios del puerto.
- Que autoridad portuaria velando los intereses, ha levantado tres expedientes a TIDE por incumplimiento de obras.

Declaraciones de Alex Villacreses, subsecretario de puertos, en la misma reunión.

- Que si Hutchison no acepta la propuesta de modificación al contrato de exclusión de los 55 millones, se levantarán los expedientes administrativos sancionatorios correspondientes.

Entrevista al alcalde de la ciudad de Manta, Ing. Jorge Zambrano.

El considera tres alternativas ante el problema:

- Que se llegue a un mutuo acuerdo de finalización del contrato, si TIDE no acepta la reforma al contrato
- Que se realice una revisión minuciosa al contrato de concesión.
- Que de no existir acuerdos, se realiza un nuevo proceso de concesión.

Entrevista Abg. Simón Zambrano, presidente colegio de abogados.

- El colegio de abogados ha iniciado una demanda en contra de Hutchinson.
- El Abg. Simón Zambrano no quiso legalizar el contrato de concesión por dos razones
 - Autoridad Portuaria tenía intereses de que venga la inversión extranjera, y los 55 millones que el estado daba a la concesionaria Hutchinson por manejar el patrimonio de Manta.
- La demanda es por incumplimiento de cláusulas del contrato, entre ellas:
 - Que todos los equipos que se adquirieran tienen que ser nuevos y ellos han hecho una burla en todos los medios de la grúa que han comprado, puesto que el colegio de abogados tiene información de la empresa vendedora que es una grúa desactualizada, que no está en servicio en ningún puerto internacional del mundo, que no tiene repuestos.

Declaraciones de Raúl Paladines, ex presidente de Autoridad Portuaria de Manta.

- Declara que el proyecto de expansión del Puerto de Manta es un plagio de un estudio realizado por la MOFFATT NICHOL, que se realizó cuando él fue gerente de portuaria. Indica que ha sido una mega estafa.

Entrevista a Vicente Veliz Briones, gobernador de Manabí, realizada por Jaime Ugalde.

- Declara que el estado mira a TIDE como un socio que iba a desarrollar al Puerto de Manta, en un puerto grande a nivel internacional.
- Que el estado apoya al desarrollo de las grandes obras, especialmente el del Puerto Internacional de Manta
- Que si TIDE no cumple, se ejecutarán las cláusulas del contrato.

- Que no ha existido demora en seguimiento al incumplimiento de TIDE, que durante el 2008 autoridad portuaria ha levantado cuatro expedientes sancionatorios por incumplimiento de las clausulas del contrato.
- Que autoridad portuaria en el supuesto de que se caiga la concesión, sin ninguna demora tomara la decisión de continuar las obras con recursos propios y aplicar a un nuevo proceso de concesión.
- El gobernador opina sobre la decisión del colegio de abogados y menciona que simplemente que se verifique de acuerdo al contrato, la adquisición de equipos.

Entrevista a Luigi Benincaza, empresario pesquero, usuario del puerto por ATUNEC, opinión sobre la concesión de Manta.

- La opinión del tema es que las personas toman decisiones emocionales.
 - Cuando se dio la concesión, todo estuvieron a favor de la concesión.
 - Ahora por un retraso, no sirve la concesión.
 - Ahora el puerto de Manta ha dejado de ser puerto de tránsito.
 - Las empresas como CCNI y otras se han ido de Manta y realizan sus operaciones portuarias en Guayaquil.
 - El considera que no se tienen que buscar responsables, si no soluciones al problema planteado, mediante una estrategia:
 - se cumple o no se cumple el contrato.
 - revisar el contrato en sus clausulas para renegociar
 - que ellos no saben realmente cual es el papel del TIDE en el puerto, si es solo construcción y administración, o es responsable del desarrollo del puerto y por ende del comercio exterior
 - que los armadores no están contentos con el servicio, por muchas trabas impuestas actualmente

Entrevista al Abg. Simón Zambrano Vinces, presidente del Colegio de Abogados de Manta. Programa de frente.

Resumen de opinión:

- Cuando se dio la concesión, el manifestó que era el atraco hacia Manta.
- Considera que la inversión extranjera debe ser con capital extranjero, no con capital nacional.
- No hay resultados en los últimos dos años, no hay apoyo al desarrollo de la provincia.
- 2006 cerca de 20.000 TEU's, cuando los manabitas administraban autoridad portuaria, y 2007 2.500 teus y en el 2008 980 TEU's.
- La participación de portuaria es solo el 5%.
- El colegio de abogados en defensa de los intereses ha iniciado una acción legal en contra de TIDE, por incumplimiento de contrato: equipos de primera generación, que fueron traídos paradójicamente por el puerto de Guayaquil, equipos overheados (re potenciados).
- Ha encontrado 11 causales de incumplimiento al contrato.
- No se han exigido garantías de seguro sobre la contratación.
- Falta de infraestructura interna: baños, asistencia y equipos médicos.

Noticias relacionadas al proceso de concesión.

- TIDE ha pagado a autoridad portuaria 10.000 dólares de multas por incumplimiento de contrato
- El retraso de inicio de obras es de 6 meses
- Editorial de TV Manabita Y Radio Marejada “no hay mal que dure 100 años ni cuerpo que lo resista”
 - Resumen: Revertir la concesión por haber sido entregado el Puerto con lesión a los intereses de la Provincia.

Opinión radio Marejada, noticiero Mañana, 9 de enero de 2009

- Que ha habido incumplimiento de parte y parte, TIDE y Autoridad Portuaria
- Que no se justifica entrega de dinero a los activos propios del País concesionados
- Que debe haber una buena renegociación de los términos del contrato de concesión, ya que los 55 millones de dólares, eran la contraparte nacional.

Debate y opiniones del pueblo de manta sobre el caso TIDE

- Paúl Martínez, estudiante universitario: que la concesionaria no ha realizado ningún apoyo al desarrollo
- Miguel Macías taxista: que la concesionaria no ha hecho nada, solo traer una grúa vieja.
- Julio Reyes, comerciante: antes el puerto tenía mas movimiento que ahora con la concesión
- Ing. Jorge Zambrano, alcalde de Manta. que aplaude decisión presidente, por errónea concesión.
- Vicente Vélez, gobernador de Manabí: decisión acertada, son decisiones que tienen que asumirse
- Wendy Macías, consejera provincial: ella considera que es una situación que hay que lamentar y que no solo es rescindir el contrato, si no que pasará a partir de ello, si se da el caso.

6.3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.

- 78% de los encuestados percibe que no ha existido un crecimiento en la infraestructura física del Puerto de Manta a partir de la Concesión de su administración.
- El 74% conoce lo que representa en si la Concesión y la propuesta de la HPH (TIDE).

- El 78% cree que no ha existido desarrollo en el Puerto de Manta a partir de la Concesión.
- El 52% opina que la administración de la concesión del puerto, por parte de TIDE, es deficiente y el 43% la califica como buena.
- Los encuestados consideran la influencia de la Concesión del Puerto en el Comercio Exterior de Manabí como neutral en el 48% y en un 43% la considera neutral.
- El 70% de encuestados creen que la Concesión del Puerto de Manta bajo el actual esquema no atrae a los actores del Comercio Exterior de Manabí y nacionales.
- Entre las acciones, que los encuestados consideran deben llevarse a cabo, respecto a la concesión y en relación al crecimiento del puerto y desarrollo del Comercio Exterior en Manabí, sobresalen las referentes a la captación de personal capacitado en un 15%, el arreglo y optimización del sistema vial manabita y el cambio de directorio de la Autoridad Portuaria de Manta en el 11%, la creación de otras zonas francas, estimulación de la inversión extranjera y solución de problemas colaterales como el referente a los estibadores navales con el 7% cada una.
- se puede avizorar que en TIDE y APM ha faltado una coordinación en la negociación para que el cronograma del contrato se cumpla.
- Entre los roces entre el directorio de APM y TIDE, están temas como el del Fideicomiso de 55 millones.
- El directorio de APM no ha sabido consensuar las partes, debilidades de la concesión y enfrentarlas con TIDE.
- TIDE como socio estratégico no ha tenido la predisposición para sumir este como un proyecto de ciudad, país y la región.
- Los mandos altos de TIDE están dados a personas que no son de Manta.

- no se ha podido solucionar problemas como el de los estibadores navales, las carreteras, el problema vial.
- Sin embargo la TIDE a estos dos problemas no los podría haber considerado como importante dentro de su cumplimiento de obras ya que sabía antes de firmar el contrato de ellos, y que la concesión en Manabí es un proyecto a largo plazo.
- El proyecto del puerto de transferencia el puntal o eje del cual giran los demás Proyectos (aeropuerto, vías, Manta – Manaos)
- De haber un nuevo expediente de falta gravísima TIDE podría estar pensando pagar las indemnizaciones respectivas y retirarse.
- De hacer una reprogramación del contrato, las cláusulas respectivas no son de la noche a la mañana, TIDE plantearía plazos mayores a tres meses para iniciar la Fase A mientras y la necesidad de seguridad jurídica de que otra vez no se va a revisar el contrato.
- Los directores de APM no asumieron el status necesario que requieren los negocios internacionales de esta envergadura donde lo importante para las grandes empresas es la inversión y su recuperación.
- Actualmente el tema es político.
- Falta de gestión. APM no ha asumido el verdadero rol como entidad rectora que lidere las grandes obras de Manabí, tal como lo fue en el pasado.
- Debemos enfocarnos en el Puerto como el proyecto base, incluso descartar otros como el de la petroquímica o la Manta – Manaos que puede resultar una quimera como se la ha venido vislumbrando.
- Manta debe retomar el proyecto del Puerto de Transferencia como puntal base y de ahí desprender actividades como el turismo.
- TIDE ha realizado reuniones permanentes con operadores internacionales para promocionar las ventajas del puerto.
- De acuerdo a TIDE, situaciones que han impedido el desarrollo del puerto son por ejemplo el problema de estibadores navales, el cual

viene 7 años atrás y que no se ha podido dar solución por la posición de los estibadores de solicitar una indemnización de 50 millones de dólares. Las líneas navieras tienen desconfianza de llegar al puerto por temor al mismo.

- La falta de apoyo en la cadena logística: construcción de carreteras, como es el caso de la Manta - Portoviejo, con una duración de 24 meses en construcción.
- Fideicomiso, 2 años para llegar a ser concreto
- Control antinarcóticos (tema sensitivo), ya que el control es del 120% de la carga, cada revisión adicional tiene un costo para el importador o exportador, cuando en Guayaquil a grandes empresas ya reconocidas, solo se realizan muestreos o revisiones en un 10%.
- Medios de prensa mal informados.
- Según TIDE, si ha habido desarrollo, se ha incrementado el volumen con un gran esfuerzo en promociones y participación y se ha conseguido que el puerto sea visitado por los operadores turísticos.
- Es necesario que las cámaras sean actores veedores del proceso de concesión, que el gobierno, el ministerio de trabajo den solución al caso estibadores.
- Que se cambien directivos con conflicto de intereses.
 - Mejorar el sistema vial de conexión regional al puerto de Manta.
 - A nivel mundial conocen declaraciones de presidente ante incumplimiento de TIDE y las expresiones de "sacar tarjeta amarilla a la concesionaria Hutchison"
 - TIDE tiene 3 meses de plazo (a partir de diciembre de 2008) para que inicie las obras de construcción del puerto internacional
 - Si Hutchison no acepta la propuesta de modificación al contrato de exclusión de los 55 millones, se levantarán los expedientes administrativos sancionatorios correspondientes.

6.4. COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS.

Considerando que:

El Puerto de Manta concesionado a la compañía Hutchison Port Holding y administrada por TIDE en Manta, por razones de falta de apoyo a la cadena logística, retraso en la firma de un Fideicomiso para la administración de la entrega de fondos de la contraparte nacional, falta de una verdadera gestión en todo el proceso de concesión, incumplimiento para el inicio de obras con inversión privada.

Concluimos que:

La Concesión del Puerto de Manta, no ha contribuido al desarrollo del Comercio Exterior en la Provincia de Manabí, y por ende del país, durante los años 2007 (11 meses) y 2008.

VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

7.1. CONCLUSIONES DE LOS OBJETIVOS

Resultados de la determinación de los objetivos específicos, dentro del proceso de investigación

OBJETIVO 1. EVALUAR SI EL CONTRATO DE CONCESION DEL PUERTO DE MANTA CONLLEVA AL DESARROLLO DE MANTA

Dentro del análisis realizado al contrato para determinar si existe dentro de éste actividades que realmente desarrollen al comercio exterior, determinamos que:

1. Primero tiene el respaldo Jurídico necesario que viabilice el proyecto.

La ley de Desarrollo del Puerto de Manta, fue sancionada por el Congreso Nacional el 17 de septiembre de 1997, y publicada en el Registro Oficial # 159 de septiembre 24 de 1997, donde se declara definitivamente al Puerto de Manta, "Puerto de Transferencia Internacional de Carga".

Ley reformatoria a la ley que permite el desarrollo del Puerto de Manta: En su Art.1) dice: El puerto de Transferencia Internacional de Carga en la Ciudad de Manta, tendrá el financiamiento anual del 1% del monto total de las recaudaciones aduaneras CIF, recursos que serán destinados para los estudios y obras que posibiliten la ejecución, los mismos que serán administrados por la Autoridad Portuaria de Manta. Esta ley que concede recursos financieros al Puerto de Transferencia fue sancionada por el Congreso Nacional el 29 de abril de 1998, y publicada en el Registro Oficial #223 del 22 de mayo de 1998.

El apoyo explícito de la región contenido en el ofc. No. 137-FCCPM-2002 de la federación de Cámaras de Comercio de Manabí, surgido de la reunión del 01.03.2002 en la Cámara de Comercio de Manta

2. Viabiliza el desarrollo, ya que ofrece las condiciones necesarias dentro del puerto para hacer atractivo el servicio hacia los usuarios, ya que cubre el desafío de lo que requieren los nuevos navíos porta-contenedores de gran capacidad (Panamax y Post Panamax), es decir grandes puertos de centralización, desde los cuales los contenedores pueden ser re-destinados a otros mercados, con el fin de lograr que la economía de la operación tenga buenos resultados.

Estos barcos están "produciendo ganancias" cuando están navegando; por lo tanto, es importante minimizar tanto la cantidad de llegadas a puerto como el tiempo de estadía en ellos, y este servicio de eficiencia se ofrece dentro del contrato.

Ser también un centro de trasbordo, tal como el que está siendo considerado para este proyecto, le permiten a las navieras proveerle servicios a los mercados marginales que de otra forma no justificarían un servicio directo, intercambiar contenedores entre diferentes cadenas en puntos estratégicos de encuentro, y lograr economías mediante una utilización mejorada de las instalaciones del puerto.

El principal atributo que buscan los transportadores en un puerto de trasbordo, es su posición estratégica en relación con el origen de los contenedores y los mercados que éstos sirven. En el caso de Manta, el área de captura de mercado se extiende hacia el Sur hasta Callao, Perú, y hacia el Norte hasta Buenaventura, Colombia.

Para lograr las ventajas de su localización, un Terminal de trasbordo ubicado en Manta debería proveer:

- Calado profundo para aceptar grandes buques porta-contenedores
- Amplias y eficientes facilidades en el terminal
- Operaciones eficientes
- Instalaciones intermodales eficientes.

De ser efectivo todos los acuerdos dentro del contrato de concesión, se estaría logrando un paso firma al desarrollo del comercio exterior desde Manta, hacia el País, situación que no se dio en forma inicial, ante el prolongado proceso de firma del fideicomiso.

También consideramos que dentro del contrato hay tres situaciones específicas que han sido contrarias a los intereses de la ciudad, de la región y del país:

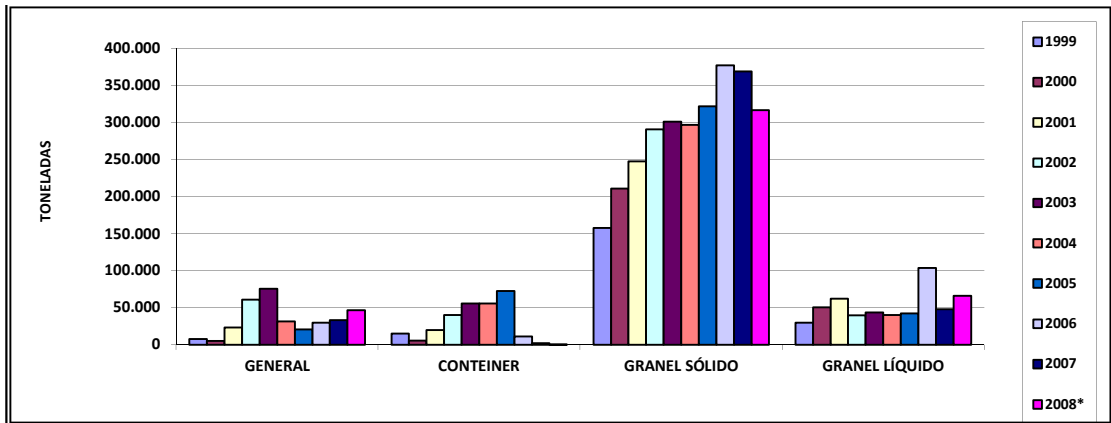
1. Plazo de Concesión: 30 años. La mayoría de los puertos concesionados están dentro de los 20 y 25 años. (Ej. Guayaquil 25 años). Estos ingresos al ser parte directa de nuestras instituciones, serán revertidos en obras de infraestructura para continuar en la sostenibilidad del desarrollo del puerto, dinero que se proyectara según las necesidades de crecimiento en el futuro del comercio exterior.
2. Participación de la entidad del estado 5%. En materia de finanzas, si Manta es el dueño del bien, y brinda todas las facilidades, y se logra mediante las fuerzas de administración pública desarrollar toda la cadena logística para que el Puerto logre su meta de desarrollo del comercio exterior, el porcentaje de participación debió haber sido mayor, fondos que ingresarían al estado para continuar con el desarrollo de obras en la cadena logística que beneficien el comercio exterior.

3. Cláusula de exclusividad. Ello no permite la competencia de puertos privados, que permitan continuar con el desarrollo, mas aun si estos puertos privados pueden ser en menor escala puertos de operaciones (hub) que se basa en el concepto “gateway” que comprende redistribución terrestre e incluye transporte intermodal, bodegas e instalaciones de distribución. Lógicamente estas autorizaciones a los puertos privados deben ser bajo un análisis de carga suficiente dentro de su área de influencia para justificar la operación de un servicio marítimo regular, para evitar así permisos de carácter político que dañen los objetivos propios del desarrollo del comercio exterior por parte de una operadora de reconocido prestigio mundial. Esto implica una población manufacturera y/o consumidora relativamente grande; el suministro por mar, incluyendo los costos adicionales de manejo asociados a dicha operación, deben ser competitivos con el transporte por carretera; deberá tener un buen enlace intermodal entre el puerto y el punto de origen/destino de la carga; y deberá tener un manejo y despacho de carga eficiente. Bajo este concepto es importante recalcar que los puertos privados para entrar en una franca competencia y apoyo, deben tener los más altos controles de seguridad, para no ver comprometida la seguridad marítima ecuatoriana.

OBJETIVO 2. EVALUAR EL CRECIMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR EN IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES A TRAVES DEL PUERTO DE MANTA.

A continuación vamos a demostrar estadísticamente si durante los años 2007 y 2008 la concesión del Puerto de Manta ha aportado al desarrollo del Comercio Exterior de la región.

GRÁFICO Nº 26
TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA
COMPARATIVO ANUAL, IMPORTACIÓN (toneladas)



* Valores provisionales hasta septiembre 30 del 2008

FUENTE: SOEP APM Y SOEP TIDE, DPTO. OPERACIONES APM, CONTROL DE OPERACIONES Y ESTADÍSTICA
 ELABORACIÓN: Las Autoras.

Según el gráfico anterior, en las importaciones de carga general (vehículos, maquinarias, etc.) entre 1999 y 2000, periodo en que se da la crisis que desencadenó en la dolarización del País, las importaciones se ubicaron por debajo de las 8000 ton., al 2003 se inicia una fase sostenida de crecimiento que se mantiene hasta la actualidad salvo en los años 2002 y 2003, en los que sufre un importante incremento debido a la importación de 25.603 toneladas al 2002 y 52.312 toneladas al 2003, de cemento Elefante por parte del importador Carlos Gonzales Artigas, bajo el amparo de las autorizaciones del 11 de octubre – 02 y 14 de enero -03 de Gustavo Noboa, que permitían la importación de productos que no cumplieren las normas INEN, como llantas, motores y cemento chino.

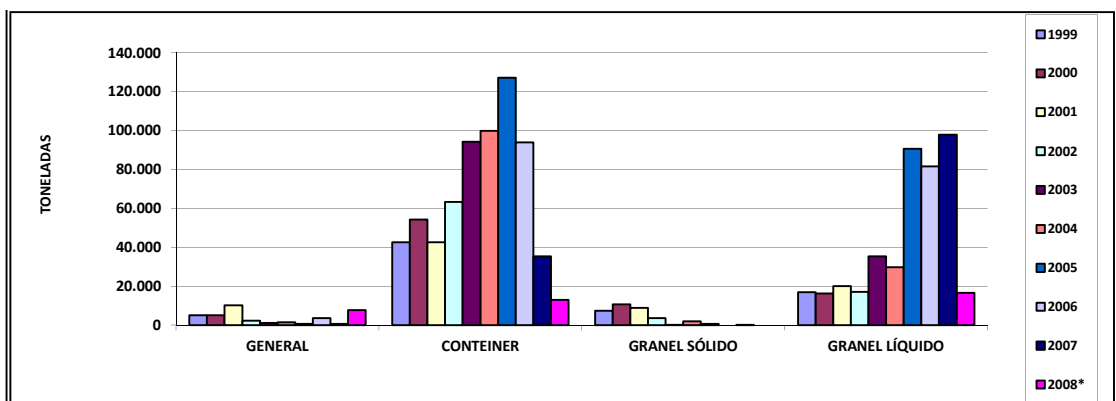
En lo referente a Contenedores la tendencia estable desde el 2001 se ve afectada a partir del 2006 por fin de las operaciones por el Puerto de Manta, de la naviera Maersk, en el mes de julio, debido a la insuficiencia

de carga principalmente²⁰, cabe resaltar que esta naviera traía 200 a 300 contenedores por barco, es decir aproximadamente el 70%.

En gráneles sólidos (granos, cereales y legumbres, etc.) no ha existido variaciones sustanciales de las importaciones, que se ubican en el margen de las 300.000 toneladas, aunque estas dependen de las políticas estatales sobre alimentos.

Sobre las importaciones de gráneles líquidos, referentes generalmente a aceites crudos de soya, girasol, palma, en el 2006 se da un salto de 42.271 toneladas a 103.558 por compras especiales de aceite crudo por parte de la Fabril. Este rubro es altamente requerido por parte de la industria pesquera y aceitera de la zona por lo que se mantiene estable.

GRÁFICO N° 27
TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA
COMPARATIVO ANUAL, EXPORTACIÓN (toneladas)



* Valores provisionales hasta septiembre 30 del 2008

FUENTE: SOEP APM Y SOEP TIDE, DPTO. OPERACIONES APM, CONTROL DE OPERACIONES Y ESTADÍSTICA

ELABORACIÓN: Las Autoras.

Las cargas generales indicadas en el presente grafico hacen referencia a la exportación de vehículos, camiones, camionetas, buses y chasis, a

²⁰ www.eldiario.com.ec, Portoviejo 22-07-2006. NAVIERA MAERSK RATIFICA SUSPENSIÓN DE OPERACIONES

más de otras maquinarias y están sujetas a una alta variabilidad, los envíos de vehículos ensamblados o chasises a Balboa, por lo regular, representan los mayores picos del 2006 y 2008.

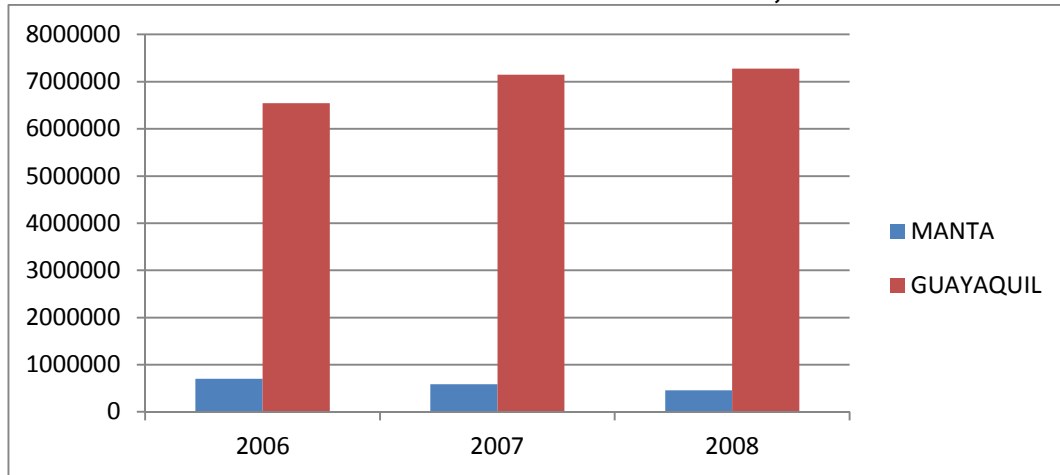
En el apartado de contenedores se refiere casi exclusivamente a las exportaciones de enlatados de atún y productos del mar, de las industrias asentadas en Manta y su zona de influencia; hasta el año 2005 estos se caracterizaron por fuertes incrementos, salvo el 2002 en que el fenómeno de el niño, un invierno altamente inclemente, produjo pérdidas estimadas en unos US.D. 1060.49 millones (52,8%) dentro del sector productivo del agro y pesca, industria, comercio y turismo²¹.

Al año 2006, la salida de la MAERKS línea de bandera de la agencia naviera del mismo nombre y que manejaba el 70% de la carga (junto a la naviera Marglobal que hasta esa fecha manipulaba 27%), produjo un decrecimiento leve al 2006 por efectos de no contar con suficientes oferta de espacios y cupos para envíos, lo caro a efectos de esto y los tiempos de espera hicieron que para el 2007 y 2008 más del 70% de estas exportaciones se efectuasen por Guayaquil.

Las exportaciones de gráneles sólidos se consideran accesorias y no representan un punto fuerte dentro de los envíos desde Manta, en gráneles líquidos la exportaciones de aceites de las industrias locales fueron un rubro de crecimiento sostenido hasta el 2007, al 2008 las exportaciones de aceite crudo de Palma (La Fabril) se redujeron en un 75% en relación al 2007 y no se efectuó exportaciones de aceite crudo de soya (Industria Ales).

²¹ www.superban.gov.ec, EFECTOS ECONOMICOS Y FINANCIEROS DEL FENOMENO DEL NIÑO 2002. Responsable: Paulina Tobar M.

**GRÁFICO N° 28
CARGA TOTAL MOVILIZADA EN TONELADAS, POR LOS
PUERTOS DE MANTA Y GUAYAQUIL, 2006 - 2008**



ANO	MANTA	GUAYAQUIL
2006	700646	6541357
2007	585979	7145277
2008	456934	7277132*

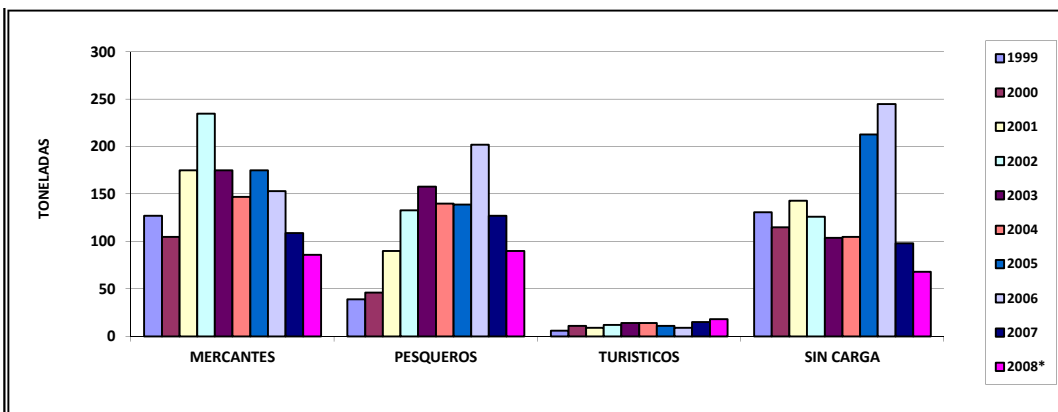
* Valores proyectados en base a datos de noviembre del 2008

FUENTE: Autoridad Portuaria de Manta y Autoridad Portuaria de Guayaquil.

ELABORACIÓN: Las Autoras.

De acuerdo a los análisis preliminares a raíz de la salida de la Maersk de Manta, en el 2006, gran parte de las exportaciones e importaciones que se movilizaban por Manta hasta mediados de este año migraron preferentemente hacia el puerto de Guayaquil, en decrecimientos de alrededor de cien mil toneladas por año, esto a pesar de los niveles que representan -el 4% de la carga total movilizada en Ecuador- apoyaron el crecimiento del de Guayaquil.

GRÁFICO Nº 29
BUQUES INTERNACIONALES SERVIDOS POR EL PTO. DE MANTA



* Valores provisionales hasta septiembre 30 del 2008

FUENTE: SOEP APM Y SOEP TIDE, DPTO. OPERACIONES APM, CONTROL DE OPERACIONES Y ESTADÍSTICA
ELABORACIÓN: Las Autoras.

Si consideramos que ha existido un aporte al desarrollo económico de la región, con el incremento de los cruceros, esfuerzos realizados en conjunto por parte de TIDE, de los Operadores Turísticos y de nuestras autoridades encaminadas a desarrollar el turismo del Ecuador. Ya es cierto que Manabí se vende actualmente su imagen con la Ciudad Alfaro y Ruta del Sol, a más de los otros atractivos turísticos conocidos por todos. Esto se visualiza en el desarrollo de infraestructura inmobiliaria localizada a lo largo de las playas de Manta, del incremento de restaurantes de comida típica e internacional, de las ferias dirigidas que se organizan con la llegada de los barcos de turismo, entre otros beneficios.

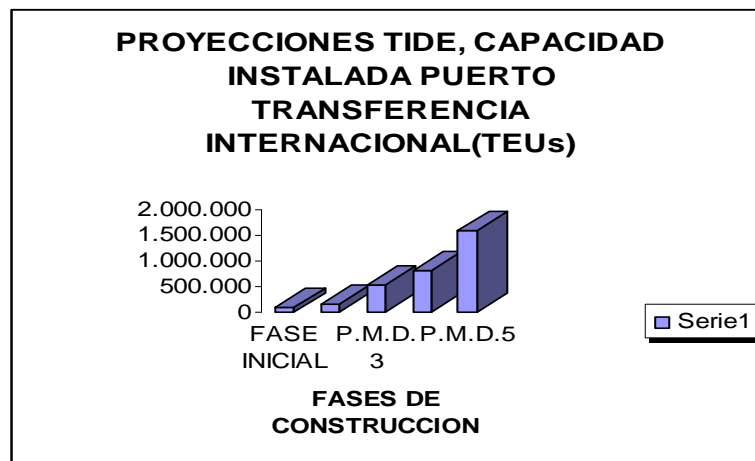
En relación a la capacidad instalada en el puerto de Manta y las proyecciones de capacidad instalada que se determinan en el contrato, vamos a realizar un análisis de esta proyección, para determinar si la misma corresponde a la realidad existente y que según el proyecto lograra el máximo desarrollo del comercio exterior.

**TABLA N° 26
PROYECCIONES DE CAPACIDAD INSTALADA DE TEU's DE
ACUERDO AL CONTRATO DE CONCESION.**

FASES DE CONSTRUCCIONES	CAPACIDAD INSTALADA PROYECTADA	AÑO DE EJECUCION
FASE INICIAL	80.000	2007-2008
PLAN MAESTRO DESARROLLO 2	150.000	2008-2009
PLAN MAESTRO DESARROLLO 3	520.000	2009-2010
PLAN MAESTRO DESARROLLO 4	800.000	2016-2018
PLAN MAESTRO DESARROLLO 5	1.600.000	2025-2027

FUENTE: TIDE, Diciembre 2008.
ELABORACIÓN: Las Autoras.

**GRÁFICO N° 29
PROYECCIÓN DE PUERTO DE TRANSFERENCIA, A LOS 27 AÑOS**



FUENTE: TIDE, Diciembre 2008.
ELABORACIÓN: TIDE.

TIDE ha considerado las proyecciones teniendo como premisas:

- 1.- El desarrollo del Comercio Exterior Mundial.
- 2.- HPH líder mundial en el desarrollo de operaciones portuarias y facilitador del comercio global, ha posicionado su imagen a nivel mundial en desarrollar los puertos de transferencia internacional.
- 3.- Manta tiene la mejor posición geográfica. (VER MAPA ESTRATEGICO).

GRÁFICO N° 30
MAPA ESTRATÉGICO DEL PUERTO DE MANTA



FUENTE: GOOGLE

4.- Desarrollo del Comercio Exterior del Asia hacia y desde Latinoamérica.

Dentro de nuestro proceso de investigación, hemos considerado que las proyecciones de crecimiento, dentro de las condiciones actuales en que se encuentra la cadena logística relacionada al puerto, durante el desarrollo de los planes maestros del contrato, desde la Fase Inicial (aún no desarrollada) hasta el Plan Maestro de Desarrollo 3 que culmina en el 2010, han sido sobreestimadas, cifras que sumadas a los movimientos de cargas manejados desde el Puerto de Guayaquil y Manta en conjunto, suman alrededor de un movimiento de TEU's por los dos puertos de 600.M TEU's., ello implica que estaríamos tomando el 87% de la carga de estos dos puertos principales.

Pero si justificamos las proyecciones de TEU's en las proyecciones finales, por razones fundamentales que hace que se desarrolle el Comercio Exterior:

1.- Según datos de la ONU (Aunque fueron cuestionados por grandes analistas y reconocidos medios de información mundial), se estima que la explosión demográfica ha ido en un crecimiento acelerado, según la misma fuente solo en África de una población de 220 millones en 1950 subió a 812.6 millones de personas en el 2001 y se proyecta a 1.600 millones de personas en el 2025, esto es una tasa de crecimiento del 3%.

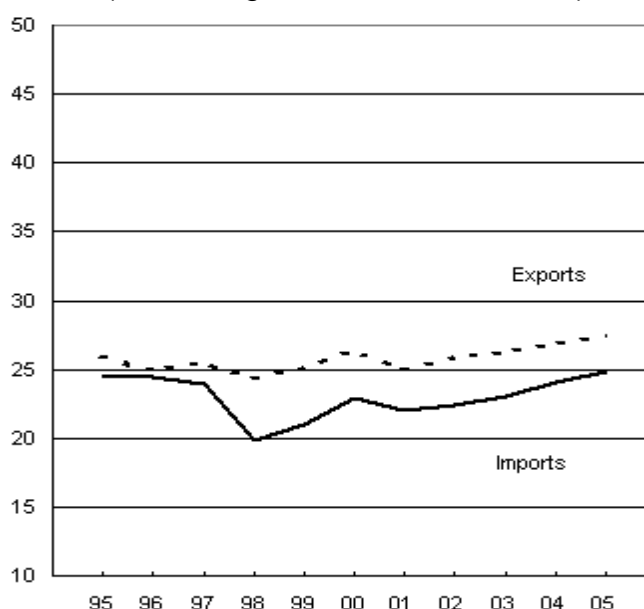
Asia, continente de interés para el Comercio Exterior en todos los otros continentes y especialmente Latinoamérica, su tasa de crecimiento es a un ritmo similar al crecimiento de la población Africana, mayor a la tasa estimada para el crecimiento mundial de. 1.2% por año, esto es 77 millones de personas en el año a nivel mundial. Solo en 6 países como India, China, Paquistán, Nigeria, Bangladesh e Indonesia, tienen el 50% de crecimiento de su tasa poblacional, según las proyecciones de la misma ONU.

A ello se suma que la mortalidad ha descendido por los esfuerzos de los países de brindar soluciones sociales de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Ello incide que las necesidades se incrementen tanto a nivel interno y a nivel externo de expansión de su producción, como de movilidad humana, y Latinoamérica se convierte por sus condiciones climáticas, por sus oportunidades de inversión, en un continente atractivo para los tigres del Asia.

2- Las estadísticas de la ONU, hasta el 2005, demuestran a Asia, un continente participante muy significativo del Comercio Mundial, donde su tendencia de crecimiento es a nivel de importaciones y exportaciones, con cifras entre el 25 y 26% de todo el Comercio Mundial.

GRÁFICO N° 32
SHARE OF ASIA IN WORLD MERCHANDISE TRADE, 1995-05
(Percentage based on value data)



FUENTE: ONU.
ELABORACIÓN: ONU.

En el presente cuadro se presenta información sobre hacia donde se dirige ese grupo de exportaciones en América:

GRÁFICO Nº 33
EXPORTACIONES DE MERCANCÍAS DE ASIA, POR DESTINO, 2005
(Miles de millones de dólares y porcentajes)

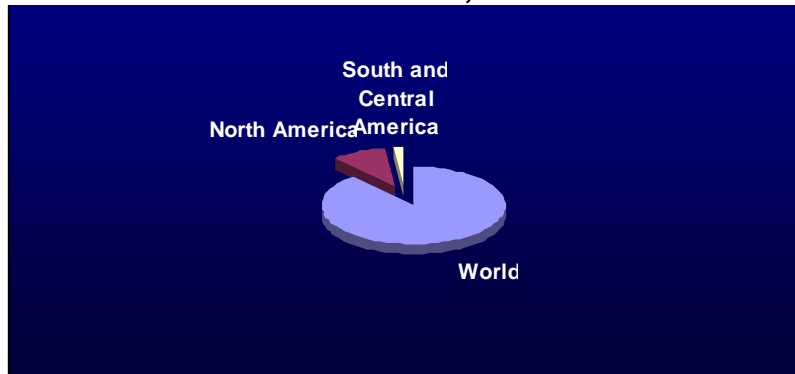


	Valor	Parte		Variación porcentual anual			
	2005	2000	2005	2000-05	2003	2004	2005
Mundo	2778,8	100,0	100,0	11	18	25	16
Intra-Asia	1423,9	49,1	51,2	12	22	25	15
China	287,5	7,4	10,3	19	35	24	13
Japón	244,8	9,6	8,8	9	17	20	16
Australia y Nueva Zelandia	76,9	2,4	2,8	14	24	26	15
Otros países de Asia	814,7	29,7	29,3	11	19	28	16
América del Norte	607,5	26,3	21,9	7	8	20	14
Estados Unidos	547,8	24,1	19,7	6	8	19	13
Otros países del América del Norte	59,7	2,2	2,1	11	7	29	16
Europa	498,5	17,6	17,9	11	25	26	15
Unión Europea (25)	466,9	16,6	16,8	11	24	25	14
Otros países de Europa	31,6	1,0	1,1	14	46	28	21
Oriente Medio	89,0	2,5	3,2	16	20	24	19
África	54,1	1,3	1,9	19	25	40	22
Sudáfrica	14,9	0,4	0,5	18	32	47	25
Otros países de Africa	39,3	1,0	1,4	20	22	38	21
América del Sur y Central	51,5	1,7	1,9	12	6	40	32
Brasil	15,0	0,5	0,5	13	7	53	35
Otros países del América del Sur y Central	36,5	1,3	1,3	12	6	35	31
Comunidad de Estados Independientes (CEI)	36,9	0,5	1,3	37	66	46	46
Rusia, Federación de	25,0	0,3	0,9	36	58	48	44
Otros CEI (CEI11)	11,9	0,1	0,4	41	84	41	51
Comercio interregional	1337,5	50,0	48,1	10	16	24	16

FUENTE: OMC 2005.
ELABORACIÓN: OMC.

En Importaciones:

**GRÁFICO Nº 34
IMPORTACIONES DE ASIA, DESDE AMÉRICA.**



	Exports	Exports Percent	Imports Percent
World	2779	100,0	100,0
Region			
North America	608	21,9	11,1
South and Central America	51	1,9	1,9
Europe	498	17,9	13,6
CIS	37	1,3	1,6
Africa	54	1,9	2,0
Middle East	89	3,2	11,5
Asia	1424	51,2	58,3
Product group			
Agricultural products	154	5,6	7,5
Fuels and mining products	253	9,1	22,9
Manufactures	2308	83,1	67,2

Note: Import shares are derived from the Secretariat's network of world merchandise trade by product and region.

FUENTE: OMC 2005.

ELABORACIÓN: OMC.

3- Del total del Comercio Exterior Mundial, el 80% se maneja por vía marítima.

OBJETIVO 3. EVALUAR EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA FISICA Y DOTACION DE SERVICIOS.

Dentro del proceso de concesión se determina en una fase inicial la adquisición de varios equipos, los mismos que han sido adquiridos conforme el contrato, pese al cuestionamiento actual (Enero 2009.) de

que uno de los equipos ha sido adquirido usado, cuando en el contrato se establece bienes totalmente nuevos y de alta tecnología.

En cuanto a la ampliación de infraestructura, el puerto no brinda las facilidades previstas en la fase 1A.1, que consiste en desarrollar el muelle internacional de 190 metros para contenedores, pero de acuerdo al cronograma de obras, se encuentra dentro del periodo de construcción establecido en un plazo de 1 a 4 años.

El incumplimiento a la construcción del Muelle de pescadores contemplado dentro de la Fase inicial, no pudo iniciarse ante la falta de una firma de un fideicomiso que manejaría la contraparte nacional, siendo este valor de 55 MM. de dólares, situación que en la actualidad ha generado un malestar público ante las autoridades, el mismo que se ha convertido en un problema que se percibe por los encuestados, como un problema político, situación que como autoras de la investigación estamos de acuerdo, puesto que todo convenio con representación de una firma, debe ser cumplido a cabalidad, mismo que fue analizado en su momento por todas las autoridades correspondientes.

Este incumplimiento, torna negativo al desarrollo del comercio exterior, puesto que al incumplirse las condiciones del contrato, el puerto no brinda la infraestructura adecuada planificada de acuerdo al cronograma.

OBJETIVO 4. DETERMINAR LA EFICIENCIA DE LA CADENA LOGISTICA GLOBAL Y APOYO DE LA COMUNICAD EN PRO DEL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS.

ACCESO AL PUERTO.-

Las carreteras principales que conectan a los puertos del Ecuador con los centros económicos principales se muestran en el gráfico 35. Actualmente ninguno de los puertos tiene servicio ferroviario y es poco probable que lo

tengan en el futuro previsible. Ya que casi el 80 por ciento de la carga general que pasa por Manta va hacia Quito o hacia Guayaquil, la eficiencia y disponibilidad de un sistema vial adecuado es por lo tanto, un elemento importante para el éxito del puerto.

**GRÁFICO Nº 35
SISTEMA VIAL DEL ECUADOR.**



Distancias vía terrestre desde Manta a:

GUAYAQUIL	196 KM
STO. DOMINGO	225 KM
QUITO	390 KM
MACHALA	387 KM
CUENCA	446 KM
HUAQUILLAS	449 KM
LOJA	611 KM
TULCAN	630 KM

FUENTE: MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

CARRETERAS

GUAYAQUIL.- La carretera principal a Guayaquil es de aproximadamente 200 km de largo y los servicios cooperativos de transporte generalmente proyectan un viaje de 4 hasta 5 horas, el cual incluye la carga y descarga en el destino final. Existen aproximadamente un total de 90 camiones de plataforma disponibles para prestar servicio, cada uno con capacidad de transportar un contenedor de 40 pies o dos de 20 pies, cuando la carga total está dentro de los límites legales de peso por eje.

Es menester mencionar que los transportistas en forma permanente a través de medios periodísticos de la región, están lanzando voz de alerta y muchas veces se han mantenido en sesión permanente exigiendo la rehabilitación de las carreteras, ya que a lo largo de toda la carretera Montecristi la cadena se observa deterioro completo de las carreteras.

Citamos declaraciones en la Hora por quejas del estado de la vía a Guayaquil Carlos Navarrete conductor dice “a lo largo de todo la vía se registran huecos que obligatoriamente hay que esquivar para que el vehículo no se afecte, esta tan destruida que los compañeros tienen que gastar en repuestos y reparaciones y casi semanalmente se dañan los resortes, las llantas”.

Otras declaraciones determinan que durante el 2007 los camiones normalmente viajaban en grupos de cinco o seis unidades, para protegerse contra robo, y vehículos de patrulla y servicios de seguridad privados frecuentemente acompañaban y continúan acompañando a los envíos de carga de mayor valor.

Se considera que la distancia y el tiempo del recorrido entre Manta y Guayaquil podría acortarse, si se construyeran carreteras de circunvalación que evitasen el tráfico a través de poblaciones de cierto

tamaño a lo largo de la carretera principal tales como Cascol, Pedro Carbo, Lomas de Sargentillo y Nobol. Estas cuatro poblaciones cuentan con cinco “reductores” de velocidad cada una. La carretera entre Manta y Guayaquil tiene un total de 45 “reductores” de velocidad, que afectan adversamente el ciclo de vida de los vehículos y aumentan el tiempo de viaje considerablemente.

QUITO.- La distancia de 390 Km. a Quito es aproximadamente el doble de la distancia a Guayaquil, y un viaje de diez horas en camión es normal para esa ruta.

El puerto participó en la construcción de una carretera nueva de circunvalación de 15 Km. que lo conecta con el cruce principal de las carreteras principales a Quito y a Guayaquil, obra fundamental que ha beneficiado a la ciudad.

TRANSPORTE AÉREO.

TAME, ICARO y otras aerolíneas ecuatorianas prestan servicio regular para pasajeros y carga en el aeropuerto local de Manta. No hay servicios de aerolíneas internacionales, pero actualmente se están considerando propuestas para ampliar el aeropuerto de modo de mejorar los servicios de carga.

Esta situación que aun se mantiene pese al ofrecimiento de las autoridades, realmente ha incidido en que las carreteras que son parte de la logística global para el apoyo al desarrollo del puerto, no haya permitido que se logre durante el periodo de investigación 2007 y 2008.

De la misma forma no se ha visto un apoyo directo de la comunidad al proceso de concesión, donde se unan esfuerzos en conjunto, si no han sido esfuerzos aislados, como los transportistas que ven el punto de vista

personal del tema económico de sus unidades, de las autoridades que no han contribuido a que se cumpla en forma eficiente y eficaz el desarrollo de un fideicomiso que hubiese permitido acelerar la contratación de obras del puerto, mismo que recién se efectuó a fines del 2008 pero sin el cumplimiento de la entrega de la contraparte nacional en la inversión, cláusula que forma parte de un acuerdo Internacional.

En resumen general al análisis de nuestros objetivos específicos propuestos en el estudio, determinamos una vez más que el proceso de concesión durante los años 2007 y 2008 no ha incidido en el desarrollo del comercio exterior de Manta, pero que la concesión para el desarrollo del puerto es el pasaporte para el futuro y debemos apoyar a conducir el proceso a la más alta significación en el mundo portuario, por ello es necesario que las fuerzas opositoras actuales se unan bajo una sólida cohesión política regional, para poder alcanzar nuestro objetivo.

OBJETIVO 5. DETERMINAR LA ATRACTIVIDAD DEL PUERTO HACIA LOS USUARIOS LOCALES, REGIONALES, NACIONALES E INTERNACIONALES.

En fundamento básico, el puerto se torna altamente atractivo para todos los usuarios, por las siguientes razones:

- Posicionamiento geoestratégico
- Sector pesquero consolidado
- Reconocimiento internacional como ciudad Industrial del Atún, puerto turístico.

Pero también analizamos los conceptos que hacen negativa la atraktividad de los usuarios, y ello es:

- La predisposición manifiesta de personas influyentes y con poder de decisión en los organismos e instituciones del estado vinculados con el proceso de concesión.

- La modernización acelerada de los puertos de Piura en Perú, el de Iquique en Chile, de Buenaventura en Colombia, que pese a no tener una ventaja comparativa natural, estos puertos que restarían competitividad al puerto de Manta, por la lentitud en el desarrollo del mismo y el apoyo al desarrollo de la cadena logística.

Estos factores también inciden en el desarrollo del comercio exterior ecuatoriano.

7.2. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Nuestro tema tiene relación al Aporte de la Concesión del Puerto de Manta en el Desarrollo del Comercio Exterior.

Independiente de nuestras conclusiones finales, consideramos que deben realizarse profundas reformas portuarias, puesto que dentro del contexto de globalización, cada día se hace más necesario tener puertos más competitivos y modernos, redefiniendo estrategias para la industria portuaria. Surge el reto de cómo financiar estas reformas, es aquí donde entra la participación privada como socio estratégico de los gobiernos, que permitirá incentivar la inversión en infraestructura portuaria apropiada para atender las necesidades crecientes del comercio internacional.

Bajo este concepto, brota una nueva visión:

- LA DESREGULARIZACION, entendiéndose como tal el fomento de la competencia dentro del ámbito de eficiencia, eficacia, economía, ética, ecología y sostenibilidad,
- LA DESCENTRALIZACION, ingresando con un papel protagónico y fundamental el de la empresa privada al atender la concesión de los servicios; y,
- PAPEL REGULADOR de Autoridad Portuaria, consideramos que estos han sido los conceptos fundamentales que nuestro país ha adoptado, y en nuestra ciudad para entrar en el proceso de tendencia global.

¿Pero cómo lograr puertos más competitivos?

Con este concepto de concesión, puertos dotados de infraestructura moderna, que vuelvan eficientes los procesos, que se disminuyan costos y elevando eficiencia a través de reformas de leyes que apoyen la logística externa relacionada al puerto, como son las vías de comunicación e infraestructuras complementarias que brinden servicio total no solo en el puerto, sino en las áreas de influencia al puerto.

Se requiere de servicios de transportación multimodal, el desarrollo propio de la ciudad con la participación de sus Alcaldes, la participación en el comercio exterior como generador de turismo, siendo Manta una ciudad eminentemente turística y en general con el aporte de la ciudadanía.

¿Cuál sería el papel de Portuaria, con un puerto concesionado?

Una entidad supervisora del cumplimiento de la concesión, velar en forma permanente por la eficiencia y competitividad de los servicios portuarios que se brinden en el puerto concesionado, ser una entidad participante del crecimiento de la industria, estableciendo planes colaterales de desarrollo e inversión, como la logística del transporte, aduanas, relaciones con grandes compañías internacionales decididas a realizar sus operaciones desde el puerto.

Ser participante de los programas de Seguridad física, industrial y medio ambiente. Velar en forma permanente por la eficiencia y competitividad de los servicios portuarios que se brinden en el puerto concesionado.

¿Cuáles son los efectos de una verdadera concesión?

Aumento de inversión de capital, modernización de equipos de alta tecnología y construcciones de instalaciones que promuevan una mayor eficiencia, productividad, reducción de costos.

Desarrollo a la ciudad puerto, provincia y país, por la rentabilidad social que se genera a través de la creación de Mano de Obra directa e Indirecta, por los ingresos que se generarían por concepto de los gastos corrientes, costos relativos a impuestos, tasas y contribuciones que deberán ser pagados a diferentes organismos del estado.

Con esta exposición de lo que consideramos la Concesión, y bajo todo el proceso de investigación realizado, nos permitimos realizar nuestras conclusiones y recomendaciones.

CONCLUSIONES FINALES:

- La concesión a la compañía HUTCHISON, reconocida como la primera en el mundo y administrada por la empresa TIDE en Manta, no ha contribuido al desarrollo de nuestra provincia, debido a una falta de capacidad de gestión, ya que en dos años de concesión ni siquiera se han iniciado obras o presionado para que la contraparte, finiquite un Fideicomiso que iba a administrar la aportación del Gobierno Nacional.
- Autoridad Portuaria no ha cubierto su rol de controlador y gestor de soluciones inmediatas, convirtiéndose en un ente carente de capacidad de gestión.
- Autoridad Portuaria no ha contribuido conforme la tendencia internacional, ser parte preponderante en el desarrollo logístico de la Provincia. Tendencia internacional de desarrollo ciudad-puerto

- Que el comité Interinstitucional para el Desarrollo del Puerto y obras complementarias en la Provincia, no ha asumido su rol de creación.
- Que hemos percibido intereses personales y políticos para evitar el desarrollo de Nuestro Puerto, como fue el caso de abandono por parte de Hidalgo - Hidalgo en continuar con la obra vial concesionada y la participación de puertos privados como es el caso de Puerto Atún.

RECOMENDACIONES FINALES:

- La compañía Hutchison puede lograr del Puerto de Manta un Mega puerto Internacional, pero con una rendición de cuentas permanente de la gestión hacia las autoridades de Autoridad Portuaria.
- Autoridad Portuaria debe despolitizar sus decisiones, y realizar una verdadera gestión en el proceso de Control de la concesión, con decisiones oportunas de resultados evaluados en forma mensual.
- Autoridad Portuaria debe ser parte activa al desarrollo de la Ciudad y la Provincia, participando activamente en el desarrollo de infraestructura que apoyen al desarrollo del Mega Puerto y por ende del comercio exterior de la Provincia. De esta forma contribuirá al desarrollo de la ciudad-puerto.
- Autoridad Portuaria deberá promover en forma inmediata, la renegociación del contrato, en términos convenientes para las partes, toda vez que ambas han incumplido el contrato de concesión.
- El Ministro de Transporte debe cumplir con las declaraciones realizadas a los medios públicos, de que las obras de infraestructura vial, pese a la crisis, se mantendrán y se realizarán en forma inmediata, entre ellas la Montecristi - La Cadena, con acceso a Guayaquil y la de Manta-Quevedo, que da acceso directo a Quito; así mismo las declaraciones del Subsecretario de Transporte, el Manabita Aldo Vásquez, quien declara que se realizara en forma inmediata el mantenimiento de las vías que reducirán el tiempo de transportación de carga y pasajeros de los dos centros principales, Quito y Guayaquil.

- Autoridad Portuaria deberá promover una cultura informativa de lo que representa el Proceso de Concesión, sus avances, el desarrollo de obras que consistía en la reconstrucción y ampliación de los muelles internacionales de aguas profundas de 400 a 1400 metros, de la ampliación de los patios para el almacenamiento de contenedores de 6 a 63 has, del equipamiento con grúas pórticos y grúas modernas para los patios de los contenedores.
- TIDE deberá cumplir con el compromiso adicional de construir una obra social que beneficie a la comunidad, obra que deberá ser propuesta a los representante de la ciudad, para que la misma sea analizada si conlleva al objetivo definido.
- TIDE deberá cumplir con los compromisos determinados en el contrato de concesión y sus posibles reformas.
- Que la participación privada es determinante para el desarrollo y modernización de las operaciones de los Puertos, por ello se tiene que defender el proceso de concesión.
- Que las cámaras de la Ciudad, sean actores veedores del cumplimiento del contrato de concesión.
- Que el Gobierno y el Ministerio de trabajo, participen en forma directa para que se dé solución al caso de Estibadores Navales, puesto que ello si representa un problema para las empresas cargueras, conforme lo publica la revista CARGO SYSTEMS AMERICAS, en la declaración realizada por Uwe Plagge, director regional de Hamburg Sud, responsable de operaciones, logística, finanzas y administración en la región. (VER ANEXO N° 2: CARGO SYSTEMS AMERICAS).
- Dentro de las reformas que se sugieren al contrato de TIDE y bajo la premisa demostrada en los objetivos, de si el contrato contribuye o no al desarrollo del Comercio Exterior de Manabí, sugerimos que una comisión técnica especializada evalúe la realidad de producción del servicio de TEU's a través del Puerto de Manta, para que se establezca una proyección acertada en el tiempo, que evite conflictos

entre las partes, exposición que hacemos por las estadísticas, con las que hemos demostrado que las proyecciones actuales no han sido las reales.

- Que los manabitas, en unidad de esfuerzos, debemos respaldar el proceso de concesión, con los correctivos necesarios de supervisión y fiscalización permanentes, ya que como proyecto es factible de ser perfeccionado, sin embargo, solo se torna real con la participación y apoyo de todos.

VIII. PROPUESTA.

8.1. ESTRATEGIA PARA COADYUVAR AL DESARROLLO DEL PUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL Y DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR EN MANABI.

Hemos analizado que son muchos los factores que inciden para que se desarrolle el Puerto de Transferencia Internacional, como parte de la cadena logística, consideramos que se pueden implementar estrategias factibles que permitirá el desarrollo de las operaciones del Puerto.

1. Desarrollo de las infraestructuras de las zonas francas en Manabí.
2. Desarrollo de un puerto seco de carga, en la provincia de Manabí, Cantón el Carmen.

8.2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.

VISIÓN.

Ser en el año 2015 una de las principales ciudades-puerto de América, con uno de los mayores puertos de transferencia de carga, con servicios competitivos, talento humano capacitado y moderna plataforma física y de servicios, aprovechando la situación privilegiada natural, con un desarrollo en eficiencia y eficacia en servicios de las ZONAS FRANCAS DE MANABI y con un PUERTO SECO DE CARGA en El Carmen, convirtiendo al Puerto de Manta y su cadena logística de la Región, en el más importante sobre el Pacífico latinoamericano.

POLÍTICA DE CALIDAD Y AMBIENTAL.

Quienes vamos a servir en las Administraciones de las ZONAS FRANCAS Y EN PUERTO SECO DE CARGA, nos comprometemos a satisfacer las necesidades de nuestros clientes, a través de la mejora continua de los procesos y servicios, así como a prevenir y mitigar, en el ámbito de competencia, los impactos adversos al medio ambiente, impulsar el desarrollo del comercio exterior, y fomentar una cultura de preservación del ambiente, con base en el Sistema de Gestión de Calidad y Ambiental, cumpliendo con los objetivos, la normatividad y la legislación aplicable.

8.3. ESTRATEGIA 1º.- DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE LAS ZONAS FRANCAS EN MANABÍ.

En la provincia contamos con 2 Zonas Francas. Las Zonas Francas de Manta y Manabí, la primera abarca 18 hectáreas y está ubicada a 3.5 Km. de distancia del muelle, la Zona Franca de Manabí tiene una extensión de 75 hectáreas y se encuentra a una distancia de 22 Km. del puerto.

**GRAFICO Nº 36
UBICACIÓN ZONAS FRANCAS DE MANABÍ.**



FUENTE: ZOFRAMA

Una zona franca es un área designada en la cual la mercancía extranjera y nacional es generalmente considerada por el gobierno de Ecuador que está fuera del territorio aduanal del Ecuador. La mercancía puede introducirse en una Zona Franca sin una entrada aduanera formal, sin afectar cuotas de importación y sin la mayoría de las demás restricciones de importación. Los derechos de aduana y los impuestos sobre el consumo no son tasados hasta que la mercancía entra al comercio del Ecuador.

8.3.1. OBJETIVOS

- Apoyar el fortalecimiento y modernización de la Plataforma física y de servicios, para la competitividad, dentro de la región, para la región, hacia el país y a nivel internacional.
- Adecuar la infraestructura de bodegaje y servicios complementarios, para el mejoramiento de la logística del comercio internacional.
- Optimizar los servicios que se brindan por los actores de la economía regional, para el comercio internacional.
- Promover y formar el talento humano en áreas estratégicas para el desarrollo y la competitividad, desarrollando cultura exportadora, con la apertura hacia inversiones extranjeras que permitan fomentar esta cultura.
- Consolidar y diversificar la oferta exportable regional, frente a la demanda mundial.
- Desarrollar la imagen y presencia de los Puertos Ecuatorianos en el ámbito de los negocios navieros internacionales.
- El impacto socioeconómico de los recursos de la inversión, ya sean propios o captados a través de la inversión extranjera. Este impacto es

por las obras civiles, adquisición de bienes y servicios, y mano de obra.

8.3.2. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA.

Porque las zonas francas en el mundo son un mecanismo de comercio exterior y se han convertido en una herramienta básica de competitividad en costos de:

Producción.

- Insumos Físicos
- Servicios
- Infraestructura
- Maquinaria y Equipo
- Mano de Obra
- En tecnología.

Transacción y servicios.

- Transporte
- Tramites
- Instituciones
- Financiación
- Promoción
- Manejo de Inventarios
- Publicidad
- Impuestos
- Defensa de la Propiedad.

Según estadísticas mundiales, las zonas francas contribuyen con el 20% del comercio mundial, cifra que se torna interesante si se desarrollan las mismas como tal.

A continuación presentamos un cuadro de las zonas francas a nivel mundial.

**GRAFICO Nº 37
ZONAS FRANCAS A NIVEL MUNDIAL**

**Distribución de las Zonas Francas en el Mundo
2005**

<i>Área Geográfica</i>	<i>No. Zf's</i>	<i>Empleo</i>	<i>No. Empresas</i>
África del Norte	20	455,365	3,615
África Sub Sahara	52	437,322	484
Océano Índico	2	127,509	693
Oriente Medio	38	691,397	7,429
Asia	183	43,738,884	475,347
Norteamérica y C.A.	479	2,649,535	8,462
América del Sur	68	354,225	7,465
Caribe	93	220,803	1,123
Europa Central y Este	102	263,619	5,622
Europa	67	167,832	5,363
Pacífico	14	50,830	96
TOTAL MUNDIAL	1,118	49,157,321	515,699

Fuente: CZFA con datos de la OIT (julio 2005), Comisión de la unión europea, Banco Mundial

En América del Sur las zonas Francas más desarrolladas son:

Colombia, con 12 parques, 349 compañías, genera 19.000 empleos y facturo en el 2007 980 millones de dólares en exportaciones. Realiza valor agregado a las actividades comerciales, industriales y de logística.

Chile, con dos parques, con servicio a 1.100 compañías, genera 17.000 empleos y facturo 1.135 millones en exportaciones. Genera servicios en almacenamiento y distribución internacional.

Brasil, con un parque, genera servicios a 480 compañías, genera 58.000 empleos, y facturo 1.100 millones de dólares en exportaciones.

Bajo estos conceptos, proponemos EL DESARROLLO DE LAS ZONAS FRANCAS DE NUESTRA PROVINCIA, que son zonas francas que brindan los siguientes beneficios:

Generar carga: tanto de importación y exportación, bajo condiciones de seguridad, eficiencia, eficacia y economía para los usuarios de las mismas.

Almacenaje: La mercancía extranjera y nacional puede almacenarse dentro de la zona por períodos de tiempo ilimitado, por lo tanto evitándose el pago de derechos de aduana y de impuestos de consumo.

Manejo de productos: Dentro de la zona, la mercancía puede ser abierta, examinada, ensamblada, mezclada, limpiada, etiquetada o reempacada.

Manufactura: Los productos pueden ser manufacturados dentro de una zona y puede inclusive incluir la combinación de mercancía nacional y extranjera.

Exhibición: La mercancía puede ser expuesta, muestrada o examinada dentro de la zona.

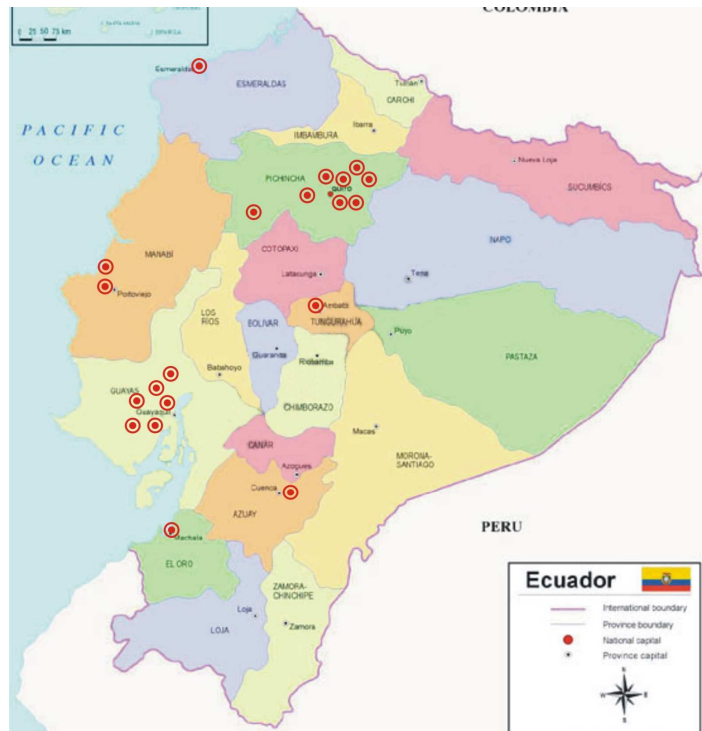
Desecho de materiales: Los materiales de desecho y las mercancías dañadas o sin valor pueden ser destruidas dentro de la zona para evitar el pago de derechos de aduana.

Adicionalmente a los servicios propios que se brindan en las zonas francas, podremos desarrollar los servicios de ALMACENAJE DE TEU's con carga y sin carga, como actividades de servicios, servicios de Spiralveyor de manejo de carga ensacada, entre otros.

Se pueden generar los más variados servicios que vayan en relación directa con las necesidades de servicio que se generen en el desarrollo de la ciudad puerto y del propio puerto de transferencia internacional.

En el Ecuador actualmente existen 19 Zonas Francas de las cuales 8 están en operación y 11 en construcción, como se puede observar en el grafico la provincia de Pichincha es la que cuenta con un mayor número de Zonas Francas.

**GRAFICO Nº 38
ZONAS FRANCAS DEL ECUADOR**



FUENTE: ZOFRAMA

En la Provincia de Manabí, contamos con dos zonas francas: Zoframa ubicada en el Área metropolitana Eloy Alfaro cuenta con suficiente infraestructura vial , portuaria, de aviación, comercial e internacional, así como los servicios básicos requeridos por la industria y el comercio, ZONAMANTA ubicada en San Juan de Manta, con acceso al puerto en 10 minutos.

8.3.3. CONCLUSIONES DE LA PROPUESTA

Consideramos dos factores para que las zonas francas no se hayan desarrollado de acuerdo a la tendencia global, como medio de desarrollo del comercio exterior, y ello se debe a dos grandes razones.

1. Falta de liderazgo y gestión gerencial para el desarrollo de las zonas francas.
2. Capital cerrado a pocos dueños, lo que no permite el ingreso de la inversión extranjera, de las mismas compañías que podrían ser usuarios calificados de la zona franca.

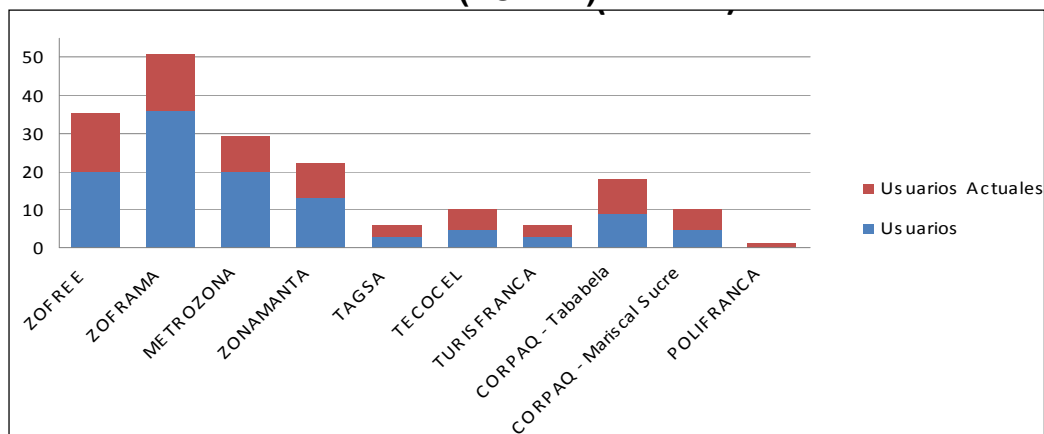
A continuación presentamos resultados de la producción de las zonas francas:

TABLA N° 27
USUARIOS CALIFICADOS EN EL 2007 VS. USUARIOS ACTUALES
DESPUES DEPURACIÓN 2008

No.	Empresa	Usuarios Calificados	Usuarios Actuales
1	ZOFREE	20	15
2	ZOFRAMA	36	15
3	METROZONA	20	9
4	ZONAMANTA	13	9
5	TAGSA	3	3
6	TECOCEL	5	5
7	TURISFRANCA	3	3
8	CORPAQ – TABABELA	9	9
9	CORPAQ - MARISCAL SUCRE	5	5
10	POLIFRANCA	1	1
	TOTALES	115	74

FUENTE CAE.

GRAFICO Nº 39
USUARIOS CALIFICADOS 2007 vs. USUARIOS ACTUALES 2008
(POR ZF)



FUENTE CAE.

Estas estadísticas demuestran que ni aun los usuarios calificados han realizado actividades en las zonas francas manabitas, siendo ZOFRAMA la que mayor calificación de usuarios tiene en relación de las zonas francas a nivel nacional.

TABLA Nº 28
USUARIOS ZONAS FRANCAS 2008

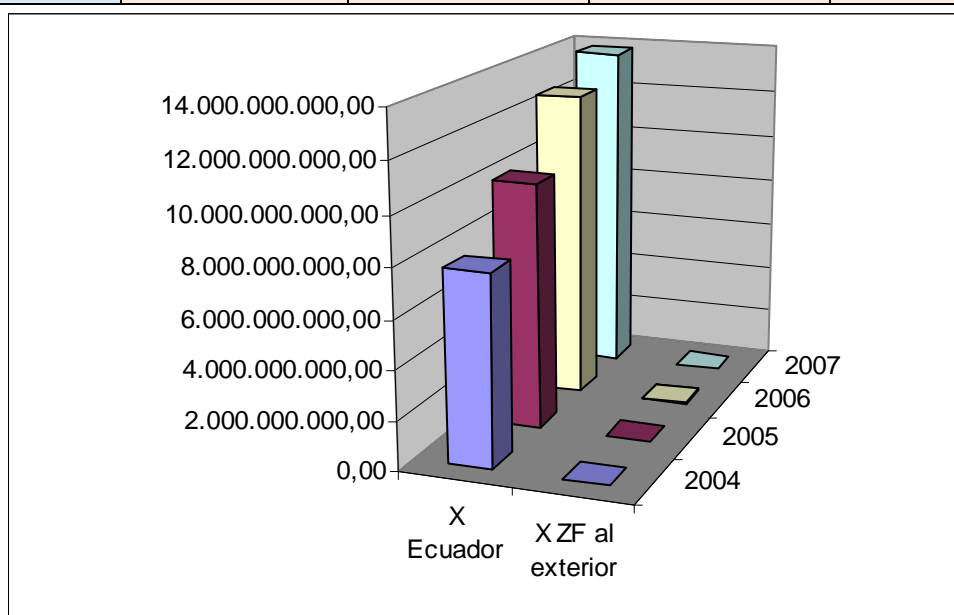
ZONA FRANCA	Industrial	Comercial	Servicios	TOTAL
ZOFREE	4	5	6	15
ZOFRAMA	6	5	4	15
METROZONA	5	4	0	9
CORPAQ – Tababela	0	0	9	9
CORPAQ – Mariscal Sucre	0	0	5	5
ZONAMANTA	1	7	1	9
TAGSA	0	1	2	3
TECOCEL	0	0	5	5
TURISFRANCA	0	0	3	3
POLIFRANCA	1	0	0	1
TOTAL	17	22	35	74

FUENTE CAE.

El total de aporte al comercio exterior no ha sido significativo, puesto que no ha representado ni siquiera el 1% frente al total de exportaciones a nivel país.

**GRAFICO N° 40
COMPARATIVO EXPORTACIONES DEL ECUADOR CON LAS
EXPORTACIONES DE LAS ZONAS FRANCAS**

	2004	2005	2006	2007
X Ecuador	7.753.001.240,00	10.088.898.500,00	12.728.370.370,00	13.800.494.620,00
X ZF al exterior	17.548.718,23	35.679.204,36	36.076.718,99	51.135.414,19
%	0,23	0,35	0,28	0,37



FUENTE CAE.

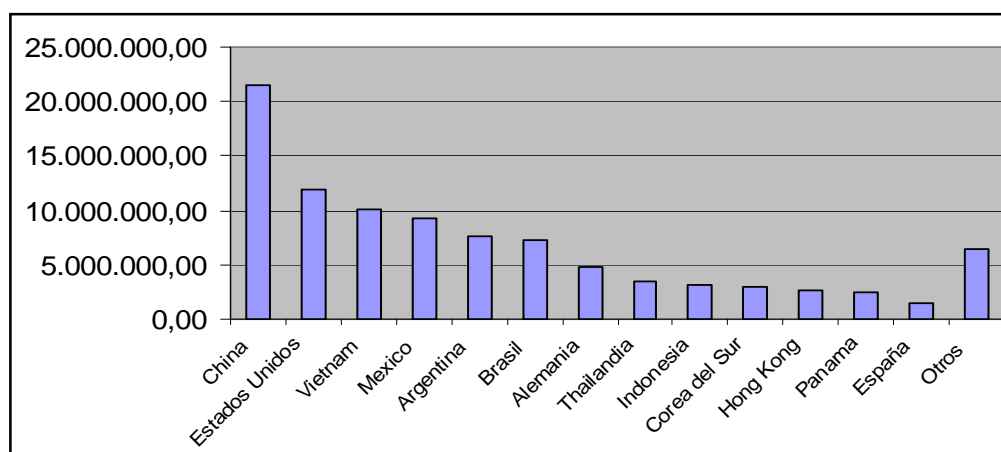
De acuerdo al grafico las exportaciones de las zonas francas frente a las exportaciones nacionales representan porcentajes poco significativos los mismos que van desde el 023% y 0.37% desde el 2004 hasta el 2007, esto se debe a que las ventas de las zonas francas tienen como destino en su mayoría el mercado nacional.

Esta situación se torna negativa en la balanza de pagos, porque si bien es cierto que en la nacionalización del producto se generan ingresos, la rentabilidad y la liquidez son repatriadas, según demostramos a

continuación en los siguientes cuadros de quienes son los usuarios de las zonas francas.

**GRAFICO Nº 41
PRINCIPALES ORIGENES INGRESO MERCADERIA EXTRANJERA
HACIA ZONAS FRANCA, REGIMEN 90, 2007**

PAIS ORIGEN	VALOR CIF
China	21.448.208,79
Estados Unidos	11.977.239,24
Vietnam	10.063.201,31
México	9.320.046,37
Argentina	7.602.986,92
Brasil	7.266.367,11
Alemania	4.821.330,92
Tailandia	3.515.617,78
Indonesia	3.191.368,18
Corea del Sur	3.031.344,59
Hong Kong	2.607.270,48
Panamá	2.512.702,02
España	1.503.390,94
Otros	6429453,16
TOTAL	95.290.527,81



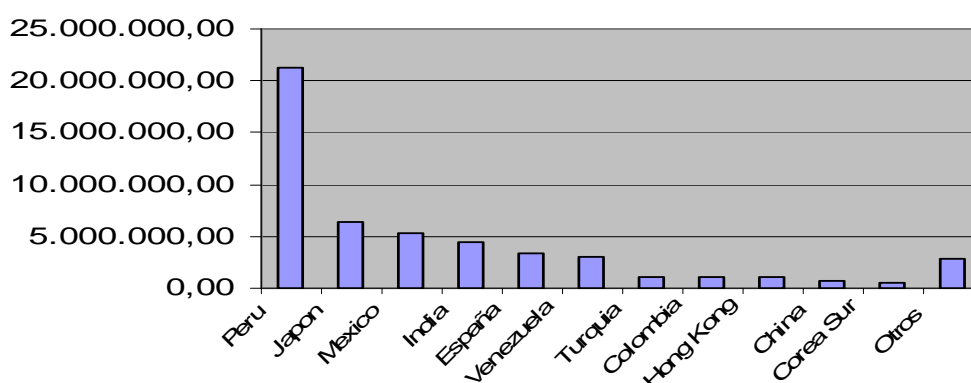
Fuente: Corporación Aduanera Ecuatoriana

En el 2007 China fue el principal origen de las importaciones hacia Zonas Francas estas importaciones fueron de accesorios deportivos y repuestos vehículos, desde EE.UU. se importó equipos petroleros, accesorios deportivos, retenedores, válvulas, importaciones Tagsa y Tecocel.

Desde Vietnam se importó accesorios deportivos, los principales productos que se importaron desde México fueron autos, tubos acero y accesorios deportivos, desde Argentina se importó vehículos Volkswagen, tubos acero y artículos deportivos y desde Brasil las importaciones fueron vehículos, papel, accesorios equipos médicos

GRAFICO Nº 42
PRINCIPALES DESTINOS SALIDA MERCADERIA A TERRITORIO
EXTRANJERO DESDE ZONAS FRANCAS, REGIMEN 79, 2007

País Destino	Valor FOB
Perú	21.246.533,83
Japón	6.443.361,29
México	5.303.531,50
India	4.485.118,88
España	3.449.173,75
Venezuela	3.012.058,32
Turquía	1.085.041,10
Colombia	1.040.877,00
Hong Kong	1.028.829,56
China	742.414,15
Corea Sur	531.167,26
Otros	2.767.307,55
TOTAL	51.135.414,19



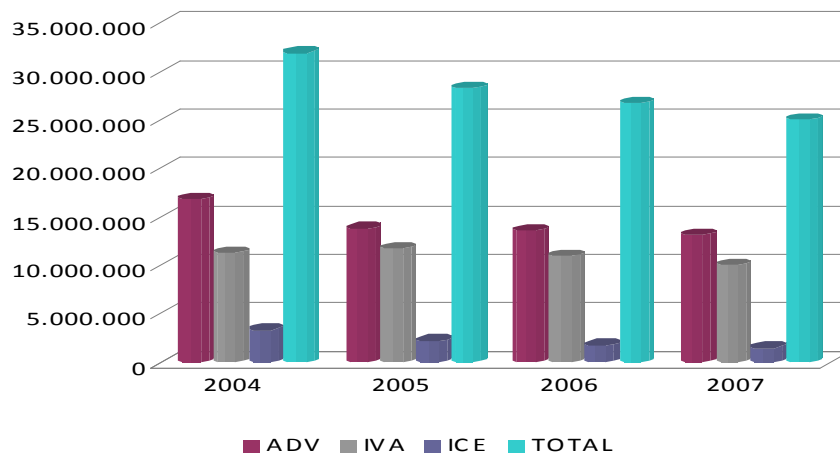
Fuente: Corporación Aduanera Ecuatoriana

En el 2007 al igual que en el 2006 Perú sigue siendo el principal destino de las exportaciones desde Zonas Francas esto se debió a la venta de maquinas tragamonedas y accesorios deportivos, a Japón se envió astilla eucalipto y anímelas y botones de tagua, México e India se envió aceites,

a España se vendió anímela tagua, aceites y conservas de atún y a Venezuela se envió principalmente aceite.

**GRAFICO Nº 43
TRIBUTOS NACIONALES DE MERCADERIA PROVENIENTE DE
ZONAS FRANCAS**

	MES/AÑO	ADV	IVA	ICE	TOTAL
TOTAL	2004	16.916.043,02	11.351.730,12	3.355.210,19	31.993.760,07
TOTAL	2005	13.858.006,09	11.823.960,74	2.240.201,47	28.332.726,05
TOTAL	2006	13.676.528,57	10.997.907,93	1.772.896,09	26.826.721,87
TOTAL	2007	13.149.801,86	10.119.860,60	1.496.072,39	25.112.513,41



Fuente: Corporación Aduanera Ecuatoriana

8.3.4. RECOMENDACIONES DE LA PROPUESTA.

A los accionistas de las zonas francas de Manabí.

- Dar apertura a la inversión extranjera con la participación de capital sobre el paquete accionario, tendencia global de buscar socios estratégicos para desarrollar los grandes proyectos.
- Buscar asesores de logística y negociación internacional, para lograr un verdadero desarrollo de las zonas francas y aprovechamiento de las instalaciones ya existentes y proyectar ampliaciones a un futuro mediato.

- Promocionar las ventajas tributarias que brindan las zonas francas de nuestra provincia, que están resumidas en los siguientes beneficios:
 - Exoneración total de los impuestos, derechos y gravámenes arancelarios para la importación de mercaderías, bienes, materias primas, insumos, equipos, maquinarias, materiales y demás implementos, que realicen los usuarios de las zonas francas de conformidad con la autorización de operación.
 - Exoneración total del Impuesto a la Renta y el IVA, para todos los actos y contratos que se cumplan dentro de las zonas francas, así como del pago de impuestos provinciales, municipales, y cualquier otro que se creare, así requiera de exoneración expresa.
 - Exoneración total del impuesto sobre patentes e impuestos sobre la producción, uso de patentes y marcas, así como de la transferencia de tecnología.

Las empresas gozarán de todas estas exoneraciones por un período de 20 años, contados desde la resolución que autorice el uso de la zona franca en cuestión, que podrán ser prorrogables.

- Realizar convenios con la concesionaria del Puerto, como medio de relación directa para la oferta de servicios hacia los usuarios del puerto, a nivel nacional e internacional.
- Tener personal altamente capacitado que brinde servicios y logística de relación nacional e internacional.

8.4. ESTRATEGIA 2º. PUERTO SECO DE EL CARMEN

La definición de la UNTAC indica que un puerto seco es: "Una instalación interior de uso común con carácter de autoridad pública, provista de instalaciones fijas que ofrecen servicios para el manejo y almacenamiento temporal de cualquier medio de transporte"

En resumen los puertos secos se los considera como una proyección de una Terminal internacional, una extensión del puerto en sí, con vistas de ofrecer un mejor servicio dentro del interior del país, y logísticamente factible de facilitar todo tipo de carga al puerto.

La necesidad de estos puertos se hace evidente ante el crecimiento del comercio exterior, base fundamental en el desarrollo de los países.

8.4.1. OBJETIVOS.-

En nuestra propuesta de desarrollar un Puerto Seco en la Provincia de Manabí, en el cantón El Carmen, se busca:

- Complementar y ampliar el abanico de servicios ofertados por el Puerto Internacional de Transferencia de Manta como una proyección lógica del negocio.
- Ser un punto cercano a las ciudades de la Sierra centro norte ecuatoriana y de la costa norte, como un centro de consolidación y distribución de carga destinada a las propias actividades económicas, que impulsan el desarrollo del comercio exterior.
- Brindar la oportunidad para los exportadores y los importadores de todos los puntos convergentes a Manabí, la oportunidad de enviar su carga por medio de un Puerto de Transferencia Internacional que brinda las facilidades, como es el caso del Puerto de Manta.

8.4.2. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA.

Los puertos secos, como generadores de comercio exterior, cumplen funciones estratégicas del puerto principal mal allá de su zona geográfica, tendientes a facilitar la captación de la carga al interior del País, la misma que es considerada desde su ingreso a puerto seco como en tránsito internacional.

Entre las funciones del Puerto Seco de El Carmen Tenemos:

- **Recepción y expedición de TRANSPORTES.**- Es decir la logística de transportación, incluidos pesaje y emisión o recepción de la documentación correspondiente que permita el ingreso y salida de los contenedores de la zona portuaria, tal cual en el puerto principal.
- **Carga y descarga de contenedores.**- Servicios de estiba, aforo, control, seguridad sanitaria y los correspondientes a la consolidación de la mercadería.
- **Almacenamiento, *trasbordo*, manipulación y acarreo de contenedores.**- Servicios de bodegaje, cámaras de frío, de grúas y movilización de contenedores dentro del puerto.

Fundamentamos la estrategia y la ubicación del puerto seco en El Carmen, por las siguientes razones:

- **UBICACIÓN ESTRATEGICA.**- El Carmen se encuentra ubicado en el centro de la zona costera norte y de la sierra centro norte por lo que la hace equidistante con importantes polos de desarrollo y comercio tales como Quito, Santo Domingo o Manta y de otras ciudades y Provincias altamente productivas como por ejemplo en el sector agrícola (VER MAPA: UBICACIÓN ESTRATEGICA DE EL CARMEN), entre estas tenemos a Carchi, Imbabura, Cotopaxi, Tungurahua y Esmeraldas.

**GRAFICO Nº 44
UBICACIÓN ESTRATEGICA DE EL CARMEN**



- ALTA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA Y DE PLÁTANO EN EL ÁREA DE EL CARMEN - SANTO DOMINGO.-** según el censo agrícola del 2002, las principales zonas productoras de plátano barraganete en Ecuador son las comprendidas entre la Provincia de Santo Domingo y el cantón El Carmen, exportándose desde aquí casi el 85% de la producción nacional, comercio exterior que sin embargo se lo realiza a través del puerto de Guayaquil a pesar de la mayor distancia geográfica, debido entre otros aspectos a la perecibilidad y sensibilidad del producto.

La exportación del plátano del Ecuador al mundo es la siguiente:

TABLA N° 29
EXPORTACIONES ECUATORIANAS DE PLÁTANOAL MUNDO
2000 - ENE/AGO 2008, TONELADAS – VALOR FOB EN MILES USD.

PAIS	2000 TON	2001 TON	2002 TON	2003 TON	2004 TON	2005 TON	2006 TON	2007 TON	2008 TON
EEUU	43,274.93	57,466.76	66,001.01	66,239.16	74,266.06	77,523.04	76,584.59	84,950.74	66,667.63
BELGICA	1,706.07	7,695.06	10,805.71	15,918.35	13,450.83	18,596.61	15,759.97	16,508.85	11,202.91
ESPAÑA	1,505.41	2,759.56	4,339.52	6,926.76	7,865.04	11,050.81	12,434.82	14,814.82	10,939.17
ITALIA	42.55	95.33	172.47	448.39	1,312.77	2,047.30	3,043.40	1,894.35	1,480.33
REP.DOMINIC.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	54.45	1,470.56
PAIS.BAJOS	22.70	582.71	2,051.14	503.74	1,327.15	1,596.82	1,457.50	451.42	894.55
PTO. RICO	0.00	195.81	236.40	0.00	160.65	1,285.97	356.33	638.62	489.48
JAPON	0.00	75.86	209.65	247.81	190.19	170.35	208.68	171.83	171.53
CHILE	48.72	0.00	23.36	45.36	598.57	23.73	0.00	251.79	174.47
N. ZELANDA	516.21	358.67	51.42	0.00	31.57	0.00	103.92	0.00	73.16
COLOMBIA	56,928.75	43,487.85	12,056.00	990.00	427.66	220.60	0.00	124.04	321.00
CANADA	0.00	78.39	0.00	0.00	0.00	0.00	49.01	483.12	85.91
REINO UNIDO	0.00	855.06	408.06	252.04	324.12	1,088.46	144.68	200.76	34.94
ALEMANIA	0.00	0.01	43.59	610.64	898.63	1,502.33	131.78	66.92	0.00
TOTAL	104,453.26	113,918.43	97,120.20	92,464.15	100,853.24	115,559.50	110,768.98	120,829.65	94,053.96

FUENTE: Banco Central del Ecuador * Hasta AGOSTO 2008 ELABORACIÓN: SIM CORPEI²²

Además de esto por su la fertilidad de su suelo es productor de una amplia gama de frutas requeridas en el exterior.

- **REQUERIMIENTOS LOGÍSTICOS DE LA ZONA DE INFLUENCIA.-**
la zona de influencia, descrita visualmente en el mapa anterior, requiere de apoyo logístico para su comercio exterior de carga contenedorizada, la cual debe ser enviada a Guayaquil o Esmeraldas, centros urbanos distantes frente a lo cual el Puerto Seco del Carmen representaría ahorros importantes tanto en tiempos como económicos, el entregar en puerto interior y desde allí considerarse la carga como en tránsito internacional, con las respectivas emisiones de documentos o permisos se agrega valor al esquema global del puerto y seguridad o dinámica al exportador-importador, en sus actividades de comercio.

Debe destacarse además que en todo el mundo el crecimiento y desarrollo de ciudades alrededor de los puertos empieza a limitar los espacios que los propios puertos disponen para el manejo de la carga, lo que representa problemas de infraestructura y altas inversiones para seguir desarrollando instalaciones en puertos.

²² www.corpei.org

Se torna en un desafío introducir el Puerto Seco como parte de una cadena logística en el concepto Multimodal, pero creemos que solo dando opciones se logra el desarrollo logístico necesario y fortalece la posición competitiva y la sostenibilidad del desarrollo.

Esta propuesta la realizamos previo a un análisis de posibilidades de captar muchas de las grandes navieras del mundo que llegan a Sudamérica, y que con nuestro puerto llegarían a demandar los servicios del mismo, entre ellas tenemos:

- **ALIANÇA**
- **APL**
- **BERTLING**
- **CLIPPER**
- **CMA-CGM**
- **COSCO**
- **CROWLEY**
- **CSAV**
- **DOCENAVE**
- **EVERGREEN**
- **EUROATLANTIC**
- **GEARBULK**
- **GRIMALDI**
- **HAMBURG SÜD**
- **HANJIN**
- **HAPAG LLOYD**
- **ITALIA DI NAV.**
- **LIBRA DE NAV.**
- **LIKES LINES**

- **MAERSK SEALAND**
- **mitsui**
- **MSC**
- **MONTEMAR**
- **NORDANA**
- **NYK**
- **OCEANBULK**
- **OLDENDORFF**
- **P&O NEDLLOYD**
- **PROLINE**
- **SAFMARINE**
- **SEABORD**
- **SENATOR LINES**
- **STAR SHIPPING**
- **STOLT NIELSEN**
- **TMM LINES**
- **UASC**
- **YBARRA/CGM SUD**
- **ZIM LINES**
- **WALLENIUS**

De la misma forma es comprobado que todos los puertos de transferencia internacional desarrollados tanto en Perú, Colombia, Chile y Brasil, la exigencia del comercio exterior y la necesidad de brindar un mejor servicio, ha generado la inversión privada con la extensión de puertos secos.

En Quito se promueve la inversión para la construcción de estos puertos, como parte de la cadena logística del Puerto de Esmeraldas.

Adicionalmente es claro identificar que el desarrollo del comercio exterior nos sería posible sin el intercambio terrestre-marítimo que debe facilitarse.

8.4.3. ASPECTOS LEGALES.

El congreso Nacional expidió la siguiente Ley:

LEY DE BENEFICIOS TRIBUTARIOS PARA NUEVAS INVERSIONES PRODUCTIVAS, GENERACION DE EMPLEO Y PRESTACION DE SERVICIOS-

En su artículo 1, literal 1, abarca los beneficios para:

“La construcción y operación de puertos de aguas profundas y de transferencia internacional de carga y contenedores. Igualmente la construcción de puertos secos y fluviales. “, Ley emitida en Octubre del 2005.

8.4.4. ESTRATEGIA PARA APLICAR LA PROPUESTA

1. Dentro de la propuesta consideramos que para el control de seguridad debemos tomar experiencias de control, ya desarrolladas como es el caso de la Business Aliance for Secure Comerse BASC, ya que la seguridad para las grandes navieras es fundamental como factor de competitividad en el comercio internacional, y donde el personal y los procesos son fundamentales para que se logren estos conceptos.

A continuación presentamos en que se basa el sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

GRAFICO Nº 45
SISTEMA DE GESTIÓN DE CONTROL Y SEGURIDAD BASC



FUENTE: BASC

2. Apertura hacia la inversión extranjera, necesaria para desarrollar toda la logística que implica la inversión dentro del Puerto Seco y las herramientas necesarias en controles y servicios propios de la movilización de carga, ya que se considera en la carga exportable, que desde que ingresa al puerto seco, inicia el proceso de exportación.

8.4.5. CONCLUSIONES DE LA PROPUESTA.

Podemos concluir que estratégicamente el Puerto de Transferencia de Manta necesita y requiere abrir su abanico de servicios, no solo dentro de su área geográfica inmediata, sino hacia otros núcleos de comercio que requieren logísticas ágiles y cercanas a sus centros de promoción por lo que **acercar** al puerto hacia ellos generaría una fuerte alianza hacia adelante y a la vez permitiría establecer patrones para reestructurar la

cadena hacia atrás con nuevos socios estratégicos, es decir con los proveedores de servicios del puerto.

8.4.6. RECOMENDACIONES DE LA PROPUESTA.

A los actores, administradores y a la Autoridad Portuaria de Manta:

- Establecer los mecanismos necesarios para optimizar y reducir los tiempos de los servicios ofrecidos, por el puerto, hacia los usuarios tanto en Manta como en El Carmen, con tecnología, equipos y programas informáticos de última tecnología, que permitan un óptimo enlace virtual y esquemas de cero papeles.
- Adoptar un rol principal en cuanto a la recuperación y renovación del sistema vial de Manabí, que permita establecer correctamente la cadena de comunicación, tránsito y transporte entre Manta, El Carmen y las distintas provincias y ciudades beneficiarias de la propuesta.
- Impulsar una agresiva estrategia de medios para promocionar el esquema portuario Manta - El Carmen, tomando en cuenta las bondades y facilidades otorgadas hacia las áreas geográficas establecidas y hacia el país en forma general.
- Que sea analizada nuestra propuesta por parte de uno de los actores del desarrollo de la región, como es la ULEAM y su Escuela de Comercio Exterior ya que nuestra propuesta va orientada a desarrollar la provincia hacia el desarrollo regional integral y nacional del comercio exterior.
- Que se desarrolle en Manta una “AREA DE SERVICIOS” logísticos como son: Oficinas de Administración de clusters (Armadores, Agencias Navieras, Operadoras Portuarias, empresas de transportes, , servicios fitosanitarios), bróker, servicios estiba, involucrando también a los Clusters mediante el apoyo de proyectos de desarrollo especialmente en el área del mercado de turismo. Esta última

recomendación debe ser desarrollada por una comisión técnica que involucre a las cámaras, Universidad, representantes de la Ciudad.

8. 5. REFLEXIONES FINALES

Indudablemente el ROL a ser jugado por los puertos en el nuevo Milenio, dependerá en mucho de la percepción que se tenga sobre cuál debe ser la FUNCION de los puertos en un determinado país. Como lo dijéramos al principio, ensayar una respuesta sobre el punto y decir no se contribuyo al desarrollo del comercio exterior, no resulta fácil, toda vez que son diversos los factores influencias este logro.

¿Cómo serán, pues, los puertos de este Milenio? Indudablemente veremos muchos cambios en las décadas venideras, en términos de nuevos avances tecnológicos en los equipos de manipulación y transmisión electrónica de datos. Buques más grandes, quizás de 10.000 ó 12.000 TEU's, obligarán a mayores inversiones de infraestructura y dragados. Aumentará el uso de la tecnología AGVⁱⁱⁱ (Automated Guided Vehicle), el volumen de TEU's/hora y la capacidad de movilización de contenedores/año por muelle. Ya en los actuales momentos las tendencias globales de cambios en los puertos, obliga a la aplicación de medición a través de indicadores de productividad, que conlleven a un Just in Time.

¿Cuál será el Rol de los puertos para el nuevo Milenio? Aquí la respuesta parece mucho más sencilla, pues no hay duda que en las décadas por venir, veremos a los puertos incursionando cada vez más, en el negocio de la LOGISTICA, bien por sí o mediante asociaciones estratégicas, en el cual al tiempo que se presta los servicios convencionales de manipulación de carga, operarán centros de distribución, control de inventario vía telemática y demás operaciones que agregarán valor a la carga. Un interesante ejemplo de esto lo tenemos en el PSA-APP Distribution Pte.

Ltd (PAD), un joint venture entre Asia Pulp & Paper Company Ltd. (APP) y el PSA por medio de la cual administran y operan un centro de distribución en el terminal de Pasir Panjang, el cual controla la re-exportación de productos de pulpa y papel desde la planta de APP en Indonesia, hacia Asia y Europa.

No en balde, el "Libro Verde sobre los Puertos y las Infraestructuras Marítimas", preparado por la Unión Europea en 1997, declara como función de los puertos el actuar "como puntos de transferencia de la cadena intermodal de transporte".

Es por ello que defenderemos como autoras de la investigación la concesión y su proceso, lógicamente con los correctivos del caso, ya que revertir la concesión, es afectar y estancar el desarrollo de Manta por los litigios legales a nivel internacional que podrían derivarse de parte y parte ante el incumplimiento de cláusulas contractuales.

Hemos realizado una propuesta seria, ya que consideramos que no solo el puerto es capaz de generar desarrollo social, sino actividades secundarias, accesorias o indirectas. En este sentido, muchas son las plazas de trabajo que Centros Logísticos de Carga, Zonas Francas, y Puertos Secos generarían.

En relación al MARCO LEGAL, resulta imprescindible un conjunto legislativo que permita crear seguridad y certeza jurídica, muy especialmente, armonizar las diversas legislaciones que aplican a este tipo de propuestas, que conlleven a una confianza absoluta a los inversores extranjeros decidir en momentos críticos, llegar donde hay oportunidades. Y es que la determinación está que las mejores inversiones se logran en épocas de crisis, y porque no aprovechar de

estos conceptos económicos y atraer las mismas hacia el desarrollo del comercio exterior de nuestra región.

Los CAPITALES requeridos necesitan de reglas claras, mecanismos de financiamiento y términos contractuales razonables. El capital privado es fundamental, pero también lo es el capital público. Un artículo aparecido en el "Journal of Commerce" al criticar un reporte preparado por el Departamento de Transporte de USA, llamaba la atención sobre el hecho de que los puertos de USA siendo propiedad de los americanos deberían ser mantenidos por los contribuyentes, y no tan solo por los porteadores como usuarios directos del sistema portuario. El autor concluía diciendo que si los puertos estaban allí para el bienestar colectivo, entonces, algún tipo de financiamiento público debería existir.

En cuanto al ENTE REGULADOR y/o COORDINADOR, estamos convencidos sobre la necesidad de que el sector público retenga la función de supervisión, control y coordinación del sistema portuario, como una forma de asegurar el bien colectivo, promover competencia y evitar monopolios.

Pero aún en el evento de que todas las variables mencionadas para desarrollar el comercio exterior, nada puede lograrse sin la debida CAPACITACION del recurso humano, pues en esta época en que estamos inmersos con tanta insistencia del HARDWARE y el SOFTWARE, estamos convencidos de que resulta imperativo prestar atención al HUMANWARE^{iv}, ya que solo el elemento humano debidamente capacitado en el negocio marítimo-portuario, financiero y económico, político y social, puede reflexionar día a día sobre el rol que tienen las ciudades puertos, y afrontar los cambios que el nuevo milenio habrá de traer.

BIBLIOGRAFÍA.

Octavio Doerr Núñez. Consultor. Evolución tecnológica portuaria. Tendencias y perspectivas en la costa oeste sudamericana. Seminario taller desarrollo portuario. Empresa portuaria Valparaíso. 19, marzo 2007. Valparaíso, Chile

LINKOGRAFIA.

- www.wto.org. OMC.
- www.hoy.com.ec.
- www.aduana.gov.ec. CAE.
- www.apmanta.gov.ec
- www.bnamericas.com
- www.ciudadaniainformada.com
- www.comunidadandina.org. CAF
- www.corpei.org
- www.eclac.cl
- www.elcomercio.com
- www.eldiario.com.ec
- www.elnuevoempresario.com
- www.empresario.com.
- www.fomento.es
- www.google.com
- www.hph.com
- www.mtop.gov
- www.subpesca.gov.ec
- www.superban.gov.ec
- www.un.org/spanish
- RSanchez@eclac.cl

ANEXOS

ANEXO Nº 1

ENCUESTA

“UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO DE MANABI” LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ, PERIODO 2007-2008



OBJETIVOS.

- Investigar el aporte de la Concesión al crecimiento del Puerto de Manta al 2007-2008.
- Escrutar la influencia de la concesión del Puerto en el comercio exterior de Manabí.

INSTRUCTIVO.

Esta encuesta requiere respuestas concretas, por ningún motivo implica la obligatoriedad en la formulación de juicios de valor que puedan afectarle. Responda con la más absoluta veracidad.

ITEMS

1. ¿Percibe usted crecimiento en la infraestructura del puerto de Manta como consecuencia de la Concesión?

ITEM	Resp.
Si	
No	

¿Por qué, cuáles?

2. ¿Conoce usted lo que representa la concesión y la propuesta específica de la HPH, (Tide)?

ITEM	Resp.
Si	
No	

¿Por qué?

3. ¿Cree usted que ha existido desarrollo en el Puerto de Manta, a partir de la concesión del Puerto?

ITEM	Resp.
Si	
No	

¿Por qué?

4. ¿Cómo calificaría la administración de la Concesión del Puerto, por parte de TIDE?

ITEM	Resp.
Excelente	
Muy buena	
Buena	
Deficiente	

¿Por qué?

5. ¿Cómo, considera usted, ha sido la influencia de la concesión del puerto en el Comercio Exterior de Manabí?

ITEM	Resp.
Positiva	
Neutral	
Negativa	

¿Por qué?

6. ¿Cree usted que la concesión del puerto de Manta bajo el actual esquema, atrae a los actores del Comercio Exterior de Manabí y Nacionales?

ITEM	Resp.
Si	
No	

¿Por qué?

7. ¿Qué acciones (5) considera usted deben llevarse a cabo, con respecto a la Concesión del Puerto de Manta, en relación al crecimiento del Puerto y desarrollo del Comercio Exterior de Manabí?

ANEXO Nº 2

ENTREVISTA TIDE-INSTITUCIONALIDAD “UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO DE MANABI” LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MANABÍ



OBJETIVOS.

- Investigar el aporte de la Concesión al crecimiento del Puerto de Manta al 2007-2008.
- Escrutar la influencia de la concesión del Puerto en el comercio exterior de Manabí.

INSTRUCTIVO.

Este cuestionario requiere respuestas concretas, por ningún motivo implica la obligatoriedad en la formulación de juicios de valor que puedan afectarle. Las siguientes preguntas son la base central de la entrevista; sobre ellas, de ser necesario, se efectuaran otras que sirvan de complementariedad o esclarecimiento. Responda con la más absoluta veracidad.

ITEMS.

1. ¿Cuál es el balance, en estos dos años, entre las propuestas establecidas para la Concesión y los avances reales, tanto en el crecimiento de la infraestructura del puerto y el Comercio Exterior de Manabí?

...

2. ¿Cuál son los elementos previstos y no previstos que han afectado el Proceso de Concesión del Puerto?

...

3. ¿Cuáles son los mecanismos, acciones y alcances, en planificación o ejecución, necesarios para viabilizar correctamente la administración de la Concesión del Puerto de Manta?

...

GLOSARIO.

ⁱ LANDLORD.- Esquema mediante el cual el estado se mantiene como el dueño de la infraestructura, pero toda operación y principales inversiones las realiza el sector privado. En países como Guatemala (Puerto Quetzal), Uruguay y Venezuela se ha seguido aplicando el esquema "tool port", por el cual el estado entrega el puerto como "herramienta": realiza las principales inversiones y administra la mayor parte de las operaciones, pero las labores de estiba y afines son realizadas por empresas privadas. Por otra parte, países como El Salvador, Guatemala (Santo Tomás de Castilla) y Nicaragua tienen aún menos participación privada y el estado opera los puertos bajo el esquema "service", o sea, el estado mismo provee los principales servicios.

Boletín FAL No_ 174, febrero 2001 (edición especial)

ⁱⁱ SHORT SEA SHIPPING.- Cabotaje. Transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping, SSS), se entiende el movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio continental o regional común o entre esos puertos y los situados en países de otros continentes o regiones con una línea de costa en los mares ribereños que los rodean. Cuando conecta dos o más puertos para distribuir o consolidar la carga (generalmente en contenedores) procedente de, o destinado a, un buque de altura situado en uno de esos puertos se denomina servicio de aporte o FEEDER SERVICE.

www.fomento.es

ⁱⁱⁱ AGVs.- Son vehículos guiados automáticamente con controles a bordo y el suministro de poder a bordo o inductivo. Se pueden usar para procesos de la producción o entrega, con detalles para sostener partes, rodillos de paleta o hasta alzamientos de tijera montados en la cima.

^{iv} HUMANWARE.- Resalta la importancia del "lado Humano" de la interacción entre los principales actores involucrados en los procesos de

reestructuración, reingeniería y modernización empresarial para garantizar el éxito incorporación de nuevas tecnologías en hardware o software y demás servicios requeridos, de un lado entre productores, proveedores con su equipo de mercadeo, ventas, educación y servicios de apoyo y del otro lado con empresas compradoras de soluciones en informática y telecomunicaciones a través de las áreas funcionales del negocio, tales como Sistemas, servicio al cliente, finanzas, producción, RRHH, etc. y usuarios primarios o finales.

www.empresario.com.com/sarkis/humanware.html