



**UNIVERSIDAD LAICA ELOY
ALFARO DE MANABÍ**



Facultad de Ciencias Económicas

Carrera de Economía

**“PROYECTO DE INVESTIGACIÓN ANÁLISIS DEL
PUERTO MARÍTIMO DE LA CIUDAD DE MANTA Y SU
APORTE AL CRECIMIENTO ECONÓMICO LOCAL, EN
EL PERIODO 2014 – 2017”**

**PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ECONOMISTA**

AUTORA:

Claudia Manuela Vaca Juncay

DIRECTOR:

Dr. Robert Piloza Cedeño

MANTA-MANABÍ-ECUADOR

2018

DEDICATORIA

Este proyecto lo dedico a Dios por permitirme llegar hasta el final de mi carrera y por ser mi motivación para no rendirme.

A mi familia por su apoyo incondicional durante toda mi etapa de estudios, en especial a mi madre que representa el pilar fundamental en mi vida y por la cual he luchado para alcanzar esta meta.

A mis amigos y conocidos que me han brindado su apoyo y ánimos para seguir adelante, por sus aportes a mi carrera y la confianza depositada sobre todo en los momentos más cruciales de mi carrera.

Claudia Manuela Vaca Juncay

RECONOCIMIENTO

Agradezco a la Facultad de Ciencias Económicas por ser partícipe de mi desarrollo profesional, por sus aportes y experiencias brindadas.

A los docentes que fueron parte de este proceso de enseñanza-aprendizaje por compartir sus conocimientos, por las experiencias compartidas y por ser fuente de motivación para culminar este proceso.

A mi tutor Robert Piloza, por guiarme en este proyecto y brindarme su apoyo incondicional en este proceso de titulación.

Por último, a todas las personas que participaron en este proceso directa e indirectamente para poder culminar mi carrera profesional.

Claudia Manuela Vaca Juncay

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutor(a) de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber dirigido y revisado el trabajo de titulación, cumpliendo el total de... horas, bajo la modalidad de Proyecto de Investigación, cuyo tema del proyecto es “**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN ANÁLISIS DEL PUERTO MARÍTIMO DE LA CIUDAD DE MANTA Y SU APOORTE AL CRECIMIENTO ECONÓMICO LOCAL, EN EL PERIODO 2014 - 2017**”, el mismo que ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico, por tal motivo CERTIFICO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para ser sometido a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

La autoría del tema desarrollado, corresponde a la señorita **Vaca Juncay Claudia Manuela**, estudiante de la carrera de **Economía**, período académico 2018-2019, quien se encuentra apta para la sustentación de su trabajo de titulación.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 28 de septiembre de 2018.

Lo certifico,

Dr. Robert Pilozo Cedeño

Docente Tutor(a)

AUTORÍA

Los resultados obtenidos en “**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN ANÁLISIS DEL PUERTO MARÍTIMO DE LA CIUDAD DE MANTA Y SU APOORTE AL CRECIMIENTO ECONÓMICO LOCAL, EN EL PERIODO 2014 - 2017**” son responsabilidad del autor, basado en revisión bibliográfica y datos obtenidos en el trabajo de campo.

Vaca Juncay Claudia Manuela

UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
CARRERA: ECONOMÍA

Los miembros del tribunal examinador aprueban el informe del trabajo sobre el tema:

“PROYECTO DE INVESTIGACIÓN ANÁLISIS DEL PUERTO MARÍTIMO DE LA CIUDAD DE MANTA Y SU APORTE AL CRECIMIENTO ECONÓMICO LOCAL, EN EL PERIODO 2014 - 2017” de la egresada Vaca Juncay Claudia Manuela luego de haber sido analizada por los señores Miembros del Tribunal de Grado, en cumplimiento de lo que establece la ley se da por aprobada la sustentación, acción que le hace acreedora al título de Economista.

Manta, 28 de septiembre del 2018

DIRECTOR DE TESIS:

Dr. Robert Pilozo Cedeño

MIEMBROS DEL TRIBUNAL:

Dra. Narciza Zamora Vera

Dr. Francisco Cedeño Mejía

Ing. Juan Carlos Anchundia

RESUMEN

El Puerto de Marítimo de Manta es clave fundamental para desarrollar el comercio nacional e internacional, además de ser indispensable para generar crecimiento económico en función de las diferentes actividades que este realiza, a través del mismo se genera mayor demanda de servicios que permiten el transporte de mercancías de un lugar a otro, reducción de costos en transporte y genera mayor competitividad.

Este proyecto se realizó a través de una investigación exploratoria, en el que se empleó técnicas e instrumentos de recolección de datos para elaborar el análisis de las fuentes de información obtenidas a través de los funcionarios de Autoridad Portuaria de Manta, específicamente 4 personas entre ellos, el gerente de esta institución, y los directores de los departamentos Financiero, Administrativo y de Operaciones Portuarias, a los mismos que se les dirigió una entrevista de acuerdo al área que dirigen.

El objetivo general de esta investigación es: Analizar el puerto marítimo de la Ciudad de Manta y su aporte al crecimiento económico local, durante el periodo 2014-2017.

ÍNDICE

DEDICATORIA	II
RECONOCIMIENTO	III
CERTIFICACIÓN DEL TUTOR.....	IV
AUTORÍA	V
RESUMEN	VII
ÍNDICE.....	VIII
INTRODUCCIÓN	10
CAPITULO I	12
1. EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN	12
1.1. Planteamiento del Problema.....	12
1.2. Formulación del Problema	13
1.3. Objetivos de la Investigación.....	13
1.3.1. Objetivo General	13
1.3.2. Objetivos Específicos	13
1.4. Justificación del Estudio	13
1.5. Delimitaciones de la investigación.....	14
CAPITULO II.....	14
2. MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	14
2.1. Antecedentes Históricos.....	14
2.2. Definición de términos básicos	16
2.2.1. Actividad portuaria.....	16
2.2.2. Puerto.....	16
2.2.3. Terminal	17
2.2.4. Recinto Portuario.....	17
2.2.5. Terminal Portuario Habilitado.....	17
2.2.6. Nave.....	17
2.2.7. Buque.....	17
2.2.8. TEUs.....	18
2.2.9. Concesión	19
CAPITULO III.....	19
3. La ciudad de Manta y el crecimiento económico	19

3.1.	Principales características de la ciudad de Manta	19
3.1.1.	Puerto de Manta	21
3.1.2.	Autoridad Portuaria de Manta.....	21
3.1.3.	Servicios que ofrece el puerto.....	22
3.1.4.	Puerto y su plataforma logística.....	22
3.1.5.	Procesos de delegación	23
3.2.	Crecimiento Económico.....	23
3.2.1.	Definición	23
3.2.2.	Teorías del crecimiento económico	24
3.2.3.	Factores de producción	25
CAPITULO IV		26
4.	DIAGNÓSTICO O ESTUDIO DE CAMPO.....	26
4.1.	ENTREVISTA A GERENTE DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA	26
4.2.	ENTREVISTA A DIRECTOR DE OPERACIONES PORTUARIAS DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA	29
4.3.	ENTREVISTA AL DIRECTOR FINANCIERO DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA	33
4.4.	ENTREVISTA AL DIRECTOR ADMINISTRATIVO DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA	35
CAPITULO V.....		38
5.	RESULTADOS	38
5.1.	Análisis de la demanda de los servicios del Puerto de Manta durante el periodo 2014 – 2017.....	38
5.2.	Análisis de los principales factores que permiten al Puerto de Manta potenciar el crecimiento económico de la ciudad durante el periodo 2014 – 2017	48
CONCLUSIONES.....		51
RECOMENDACIONES.....		52
BIBLIOGRAFIA		53
ANEXOS		57
	Anexo #1	57
	Anexo #2.....	59

INTRODUCCIÓN

Los puertos marítimos representan el eje para que se desarrolle una localidad económicamente hablando, a partir de las actividades que se realizan en un puerto se generan muchas plazas de trabajo, se benefician a ciertos sectores productivos y por supuesto la localidad se beneficia con el desarrollo de la misma, además estos puertos permiten el intercambio de mercancías de un lugar a otro, reduciendo costos y desarrollando el comercio internacional.

Esta investigación apunta al análisis del Puerto de Manta y su influencia sobre el crecimiento económico de la ciudad, debido a que existen factores involucrados con la presencia del puerto que permiten desarrollar actividades directa e indirectamente en beneficio de la localidad, es por esto que se necesita analizar cuáles son los factores que inciden al crecimiento económico del puerto y de la ciudad.

Para la ejecución de este trabajo se cuenta con la aprobación de la Facultad y de la Autoridad Portuaria de Manta, se ha logrado recabar información a través de los distintos instrumentos bibliográficos, sitios web, herramientas de investigación y por supuesto la colaboración del tutor asignado y de la institución Portuaria.

Esta investigación tiene el siguiente problema científico: ¿Cómo evidenciar los aportes del puerto marítimo de la ciudad de Manta al crecimiento económico local, durante el periodo 2014-2017?

Para resolver esta interrogante se ha desarrollado el objetivo general de Analizar el puerto marítimo de la ciudad de Manta y su aporte al crecimiento económico local, durante el periodo 2014-2017.

De esta manera se plantearon los objetivos específicos que se describen a continuación:

- Revisar bibliografía sobre los puertos marítimos y el desarrollo económico.
- Determinar la demanda del puerto marítimo en la Ciudad de Manta.
- Identificar la influencia del puerto marítimo de Manta sobre el crecimiento económico local en el periodo 2014-2017.

La hipótesis de esta investigación sugiere lo siguiente: Como afectó al puerto marítimo de la Ciudad de Manta en el crecimiento económico local, durante el periodo 2014-2017.

Entre las variables que presenta esta investigación tenemos, dependientes son: El puerto marítimo de la ciudad de Manta y como variable independiente: el crecimiento económico local.

Esta investigación plantea como universo a la Autoridad Portuaria de Manta, en el que participaron los funcionarios de esta institución, entre ellos el gerente, directores departamentales: financiero, administrativo y operaciones.

El instrumento que se utilizó en esta investigación es la entrevista que se aplicó a los funcionarios de la Autoridad Portuaria de Manta.

Entre los resultados obtenidos a partir de las entrevistas realizadas a los funcionarios, se determinó un Análisis de la demanda de los servicios del Puerto de Manta y un Análisis de los principales factores que permiten al Puerto de Manta potenciar el crecimiento económico de la ciudad durante el periodo 2014 – 2017.

CAPITULO I

1. EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento del Problema

En la actualidad mundial se ha venido presentando una serie de demanda en el traslado de mercadería en los puertos marítimos, debido al costo y el tipo de servicio que estos prestan, por lo que ejerce un dominio en las permutas internacionales en la mercancía. La liberación económica y comercial va empujando cada día más hacia la mejora en las comunicaciones, incrementando los intercambios mercantiles (Segrelles, 2000).

Este movimiento involucra de manera directa a los puertos marítimos puesto que son instrumentos de intercambio a nivel global, los puertos han venido modificado sus antiguas funciones, ocupando lugares estratégicos en el tráfico de mercancía, convirtiéndose en el centro donde convergen los medios de transporte.

Para la Revista Sector Marítimo (2018), con la falta de transporte marítimo el comercio internacional no existiría, puesto que el 80% del comercio mundial y el 70% de su valor financiero circulan por vía marítima, según los datos de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Esta actividad transporta alrededor de 9.840 millones de toneladas por el mundo, esto aporta significativamente a la economía mundial, con 380.000 millones de dólares que representan el 5% del comercio alrededor del mundo.

Según datos de la CEPAL (2018), América Latina y el Caribe en el año 2003 aportaron con 1,5% al PIB. Aunque se ha generado preocupación por el alza del precio en los fletes, esto se debe a que la oferta es mayor a la demanda de servicios de transporte marítimo. Esto es una preocupación para este sector puesto que mirando al futuro crearía cierto desequilibrio para quienes trabajan en el mismo.

Por su parte según datos del Telégrafo (2018), en el país se reporta que el principal puerto en mover carga contenerizada fue Guayaquil con 1.621.381 TEUs, le sigue Esmeraldas con 101.540, Puerto Bolívar con 49.080 y por último Manta con 532 TEUs. Esto representa la movilidad que tiene cada puerto aunque estas cifras también revelan la capacidad que tiene cada puerto en infraestructura, tecnología y calidad de servicios.

1.2. Formulación del Problema

¿Cómo evidenciar los aportes del puerto marítimo de la ciudad de Manta al crecimiento económico local, durante el periodo 2014-2017?

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General

Analizar el puerto marítimo de la ciudad de Manta y su aporte al crecimiento económico local, durante el periodo 2014-2017.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Revisar bibliografía sobre los puertos marítimos y el desarrollo económico.
- Determinar la demanda de los servicios que ofrece el puerto marítimo en la ciudad de Manta.
- Identificar la influencia del puerto marítimo de Manta sobre el crecimiento económico local en el periodo 2014-2017.

1.4. Justificación del Estudio

La importancia de esta investigación radica en conocer y analizar el Puerto marítimo de la ciudad de Manta y el aporte que este hace sobre el crecimiento económico de la localidad ya que este puede ser de gran relevancia en la economía de esta población. Pudiendo dar grandes avances al sector productivo mediante la aplicación de buenas políticas económicas.

En la investigación se espera medir la consecución de los objetivos propuestos para saber cuál es el aporte que el puerto marítimo de Manta hace sobre la economía local y conocer los beneficios no solamente para los sectores productivos sino también para el desarrollo de la población en general, es indispensable que los recursos que se destinen para el desarrollo sean aprovechados al máximo de forma óptima y oportuna con la finalidad de maximizar los resultados.

Los beneficiarios del presente proyecto de investigación será toda aquella población que ejecuta sus actividades económicas en la Ciudad de Manta, así como aquellos que tienen actividades relacionadas a dichos procesos de producción que contribuya a estimular fuentes de empleo y desarrollo.

1.5. Delimitaciones de la investigación

El presente análisis está enfocado directamente al Puerto Marítimo de Manta que está ubicado en la misma ciudad, en la Avenida Malecón y calle 20, y tomará como base del estudio los diferentes factores que influyen en el crecimiento económico de la localidad, principalmente la demanda de los servicios que tiene el Puerto de Manta que sirve como base para el análisis del presente estudio durante el periodo 2014 hasta 2017.

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Antecedentes Históricos

El Ecuador desde su inicio como República se mantenía de la agricultura y el comercio, los mismos que se comerciaban con las regiones de la Costa y Sierra. Entre los productos comercializados están sal, ganado, cera y productos importados, así mismo: telas, cuero, cereales, y legumbres. Guayaquil era una de las principales ciudades comerciales, debido a su ubicación privilegiada en la desembocadura del río Guayas lo que la convirtió en el Puerto principal del país (Benítez & Garcés, 1998).

Manta por su parte se ha desenvuelto en el comercio de la pesca, esta actividad era de gran importancia para la efectiva comunicación entre otras ciudades incluyendo países alrededor del mundo, a lo largo del tiempo se ha reconocido como puerto de desembarque de mercancías que llegaban a esta bahía.

Para Osorio Díaz (2011) el Ecuador tenía poca influencia en el mercado internacional, hasta el auge del cacao en donde la economía ecuatoriana tuvo su realce capitalista, por lo que surgió la necesidad de transportar mercancías a través de nuevos puertos marítimos entre ellos el Puerto de Manta, el de Machalilla y de Cayo, con esto toman real importancia para el intercambio de este tipo de mercancías con predominio agrícola.

Las autoridades de Manta a través de su gestión en 1930 construyeron un muelle que sirvió para el tránsito de pasajeros que iban y venían de los buques costaneros e internacionales a través del movimiento de lanchones. En este muelle se desarrollaron varios proyectos de carácter Portuario para la ciudad de Manta, no solo dándole importancia a Guayaquil. Pero lo cual presentó problemas dentro del ámbito económico

debido a que no existía un financiamiento de forma inmediata, para esto la Junta de Instituciones de Manta desarrolló un proyecto para generar ingresos que beneficien al sector portuario. Este decreto fue aprobado el 27 de octubre de 1955, y publicado en el Registro Oficial N° 964 del mismo año, en el cual se mencionó la construcción de Obras Portuarias en Manabí, Esmeraldas, Los Ríos y El Oro (Arteaga & K, 2017).

Con este decreto Manta se convierte en una ciudad portuaria, en la que se construye un muelle para recibir embarcaciones nacionales e internacionales cargadas de mercancías, que dieron inicio al comercio y esta ciudad comenzó a ser reconocida como Puerto Marítimo del Ecuador.

El 19 de abril de 1956 se crea el Comité de Obras Portuarias de Manta, para el año 1957 la compañía Arder & Asociantes mediante contratación del Ministerio de Obras Públicas para realizar los estudios respectivos previo a la construcción de las obras portuarias. Pero se detectaron ciertas fallas por lo que el ministerio de Obras Publicas no procedió a ejecutar el contrato, esto desató descontento a la ciudadanía y ciertas instituciones de Manta puesto que no estaban de acuerdo con lo decretado, así se paralizaron las actividades por dos días exigiendo los fondos para la ejecución de obras portuarias (Arteaga & K, 2017).

El acuerdo para ejecutar las primeras obras portuarias se firmó el 15 de septiembre de 1958. Entre ellas una parte del muelle pesquero y de cabotaje y otra del muelle internacional. En 1959 también se desarrolló la construcción de dos etapas: una es la construcción del atracadero y fondeadero y otra es la construcción del segundo muelle internacional, del malecón escénico y alcantarillado. (Aguas Almeida & Cevallos Karolys, 2012).

En 1997 el Puerto de Manta inicia sus operaciones estableciéndose como Puerto Internacional de transferencia de carga. Un año después Manta fue delegado como Primer Municipio Turístico del Ecuador mediante el Decreto Ejecutivo N° 273 del 30 de octubre de 1998 (Pavón Balseca & Pereira Delgado, 2014).

De esta manera es como la ciudad de Manta emprende su desarrollo como Puerto Marítimo Internacional, además de beneficiar a los demás sectores principalmente el turismo y la pesca, que se convirtieron en fuentes de ingresos para la población en ese

entonces, aunque con el tiempo debido a la cercanía del Puerto se fueron estableciendo industrias cerca del mismo que convirtieron a Manta en una ciudad portuaria e industrial.

2.2. Definición de términos básicos

De la misma forma, se manifiestan un conjunto de terminologías y conceptos que servirán para una mayor comprensión del presente escrito:

2.2.1. Actividad portuaria

Se define como la vinculación de acciones manifestadas en los puertos, mediante lo cual se realizarán una serie de procedimientos haciendo uso de los recursos humanos, materia prima, tecnologías y financiamiento, que conjuntamente nos permitirán realizar diferentes operaciones con fines de atención hacia los buques o cargas (Rodríguez Flores, 2013).

2.2.2. Puerto

Sitio ubicado en la parte costera u orillas de un río, es de gran utilidad para que se realicen diferentes procesos de las embarcaciones; así como, de entrada y salida de productos. Según diversos organismos estatales, se refiere a un conjunto de obras edificadas y equipadas que facilitan procesos de entrega o despacho, recibimiento y almacenaje de mercancías o productos que llegan allí, ya sea por diversas vías tanto terrestres como marítimas. Se recalca los puertos se encuentran ubicadas precisamente zonas marino costeras (CEPAL, 1990).

Los puertos pueden clasificarse en:

Gráfico 1. Clasificación de los puertos.



Fuente: Elaboración propia

2.2.3. Terminal

Se refiere al elemento especialista para realizar negocios portuarios, por mar o tierra y las diversas edificaciones equipadas que conjuntamente van a promover brindar servicios de atención a los diferentes aparatos de carácter naval que realizan acciones de carga, pasajeros, importaciones y exportaciones (Saldarriaga, López, Darenis, & Blandón Restrepo, 2016).

2.2.4. Recinto Portuario

Son los espacios terrestres y marítimos ubicados en los sectores portuarios establecidos por instalaciones edificaciones y equipadas para brindar una mejor atención en el puerto. De la misma forma, debe existir una línea exterior para los muelles, accesos y zonas específicas para el proceso de desplazar y maniobrar de las embarcaciones navales y terrestres que sirven para ejecutar procesos de carga, descarga y actividades de contexto (Cruz Barzola, 2016).

2.2.5. Terminal Portuario Habilitado

Es un establecimiento privado y edificado en el puerto que, con la autorización de unidades de playa y bahía, permiten que se ejecuten actividades portuarias nacionalmente. Del mismo modo se promueven negocios de prestación de servicios públicos y privados en el puerto, por parte de la autoridad competente (Arteaga & K, 2017).

2.2.6. Nave

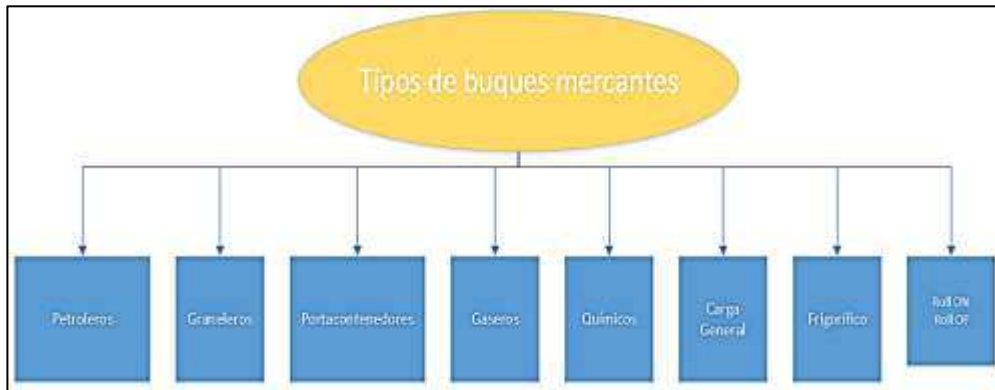
Se refiere a edificaciones flotantes, con la función de dirigirse de un puesto a otro, ya sean del mismo país u otro, transportando carga o pasajeros. Se encuentran constituidos por procedimientos de propulsión, gobierno u operaciones que sin tenerlos sean capaces de trasladar, todo esto por medio de un equipo permanente utilizado para que se realicen operaciones (Morales Muñoz & Jiménez Mendieta, 2012).

2.2.7. Buque

Es un arquetipo de barco que mantiene características sólidas, conformado también por una cobertura. Se recalca que estos buques son utilizados para ejecutar recorridos marítimos de larga distancia. Se encuentran elaborados y procesados con edificaciones especiales y exclusivas que les permite ejecutar viajes muy grandes (Arteaga & K, 2017).

A continuación se detallan los diferentes tipos de buques mercantes que existen:

Gráfico 2. Tipos de buques mercantes.



Fuente: Elaboración propia.

Para pasar por el Canal de Panamá existen otro tipo de buques, según su capacidad:

Panamax: son los que cuentan con 300 metros de largo, 12m de altura, una manga con 32m, que mantiene una capacidad de 4.000 TEUs y 13 contenedores de grúa.

Post-Panamax: refieren hasta 350m de largo, 14 de alto, una manga de 43m, con una cabida de 8.000 TEUs y 17 contenedores de trayectoria grúa

Súper Post-Panamax: mantienen hasta 400m de eslora (largo), 12m de alto, una manga de 56m. y una cabida de más de 8.000 TEUs, se denota que llegan a superar los 13.500 TEUs, por su parte también cuentan con 22 contenedores de trayectoria de grúa (Moreno Martínez, 2013).

Carga: vinculaciones de cargamentos o productos, que para que se realice el proceso de exportación o importación de un puerto a otro puerto, son almacenadas en una embarcación (Cardona Convers, Álzate Hincapie, & Rodriguez , 2014).

Calado: refiere al nivel de profundidad que adquiere una embarcación, al encontrarse inmersa en el agua.

Eslora: significa el espacio de largo que tiene la embarcación.

Manga: indica la anchura o espacio de la embarcación o barco.

2.2.8. TEUs

Es una unidad de medida de capacidad inexacta dentro de las medidas que indica el valor de 20 pies. Se usa dentro del transporte marítimo, en los denominados contenedores. En cuanto a su carga, mantiene un alcance de 20' es decir 6,1 metros de eslora por 8' es decir

2,4metros de manga y finalmente con 2,6metros de alto. Cuenta con un volumen externo de 1.360 y una capacidad de 1.164,4 pies cúbicos, con una carga interna de 23.600 Kg (Paucar Misco, Soledispa, & P, 2017).

2.2.9. Concesión

Refiere al negocio de carácter judicial o legal en donde la administración procede a una determinada persona los mandos de uso personal de una posesión pública o a su vez una diligencia de un servicio con perfil público en un plazo fijo y cumpliendo los condicionamientos propuestos (Vivar Vega, 2014).

CAPITULO III

3. La ciudad de Manta y el crecimiento económico

3.1. Principales características de la ciudad de Manta

La provincia de Manabí, se encuentra situada en la franja costera norte del Ecuador, siendo su capital Portoviejo. Cuenta con un territorio de 18.400 km² de extensión por lo que se la considera una de las más grandes del país. Correspondiente a los censos realizados por el INEC; con relación al efectuado en el año del 2010 se determinó que esta provincia cuenta con 1.369.780 habitantes, con un incremento de la tasa por año del 1,60%, estableciendo también la edad media de sus pobladores situada en 28.2 años aproximadamente. En cuanto al analfabetismo, existe un 10.2% con relación a jóvenes de 15 o más años. En este mismo contexto, el analfabetismo digital ronda los 10 o más años de edad que corresponden al 34,3% de la población (Pindo, 2013).

Por su parte Manta, es una ciudad localizada en la provincia de Manabí, constituyéndose el segundo de los principales y más trascendentales cantones con los que cuenta esta provincia. Se encuentra también dentro de la Micro-región Metropolitana ubicada junto a Portoviejo, Montecristi, Jaramijó y Rocafuerte.

Manta está fraccionada en parroquias tanto urbanas como en rurales. En este contexto la de carácter urbano se encuentran: Manta, Tarqui, Eloy Alfaro, Los Esteros y San Mateo que cuenta con alrededor de 217.553 pobladores situándose entre el 96% de toda la localidad. Así mismo las parroquias rurales la conforman San Lorenzo y Santa Marianita,

con 8.924 pobladores en donde el total de su población restante de Manta equivale al 4%, constituyendo un total de 226.477 habitantes, de este total el 50,81% concierne a mujeres que vendría a ser 115.074 habitantes, por su parte a los pobladores de sexo masculino corresponde el 49,19% con 111.4013 personas (Pindo, 2013).

En este ámbito, en Manta se puede denotar a la población por edades en donde mayoritariamente esta es joven. En este sentido este factor resulta beneficioso para el cantón ya que provee mano de obra que resalta la existencia de mayor productividad.

En base a diversas proyecciones instauradas en el GAD de Manta, se deduce que para el año 2050 este cantón poseerá entre los 341.321 pobladores, en donde su tasa de crecimiento señala un 3.6% que se distingue muy fácilmente con el censo efectuado en el año 2010, pues en él señala una tasa de crecimiento anual del 1,8% (Pindo, 2013).

En Manta también se puede diferenciar la población económicamente activa o más conocida como PEA que se sitúa alrededor del 34,01% de población. En este contexto tan solo el 93,70% de esta población activa económicamente declara la actividad que realiza laboralmente, generando de tal manera un subempleo correspondiente al 8% de población. Así también existe un desempleo que comprende el 12%.

Manabí desde un principio sitúa al comercio dentro de sus principales ingresos económicos, además de la industria manufacturera y agrícola. Con base en el INEC el comercio al por mayor y menor es la actividad que sostiene un mayor porcentaje en este sector se encuentran trabajando alrededor de 19.473 habitantes, seguidamente se encuentra la industria manufacturera que denota por su actividad un 14,7% correspondiendo a 13.377 personas. En quinto lugar, se sitúa las industrias ganaderas, agrícolas, silviculturas y pesquera correspondiendo al 6,7% que equivale a 6.070 habitantes. En noveno puesto se ubican actividades en donde se brindan servicios de comida y de alojamiento con un porcentaje de 4,4% situándose 4.008 trabajadores (Castro Suárez, 2015).

De tal forma se puede atribuir al comercio como actividad que más ingresos genera a Manta. En el contexto la industria de la pesca es la actividad que contribuye a la

dinamización económica de esta localidad puesto que se ha constatado un mayor desarrollo especialmente en el atún y procesar y exportar este producto.

Con relación a la actividad hotelera y prestación de servicios existen restaurantes que por su parte contribuyen a incrementar productiva y beneficiosamente a este cantón ya que debido a los grandes y hermosos atractivos que posee como el puerto, en este sitio, las personas aquí pueden generar ingresos puesto que esta ciudad recibe pasajeros y tripulaciones que llegan en cruceros como turistas en donde consumen los bienes y servicios que presta este encantador lugar.

3.1.1. Puerto de Manta

El puerto de Manta se encuentra situado en la ciudad con el mismo nombre en la provincia de Manabí. Presenta atractivos naturales muy peculiares, así como el calado natural que, por este sitio, el puerto se conoce también como ‘el Puerto de Aguas Profundas del Ecuador. Por todas estas características es considerado como un puerto altamente marítimo, pesquero y turístico además de esto es el primer puerto del Ecuador. En él se recibe tantos buques sean estos pesqueros, tanqueros o aquellos que transportan las fibras a ser utilizadas en la artesanía. Por su parte también se destaca turísticamente recibiendo a yates y cruceros con personas que llegan para visitar y deleitarse con las maravillas que ofrece Manta (Valencia Cifuentes, 2016).

Dicho puerto posee acceso al mar abierto de 25 millas náuticas correspondientes a las rutas marítimas efectuadas y también a 600 millas del canal de Panamá. Así también posicionalmente se ubica cerca de la línea equinoccial o Ecuador lo cual constituye un lugar paralelo entre el resto de países y ciudades existentes. En cuanto a su localización latitudinal es de 0°57 Sur y longitudinal de 80°43’ Oeste (Pindo, 2013).

3.1.2. Autoridad Portuaria de Manta

Autoridad Portuaria de Manta, institución emblemática de la ciudad, se creó el 24 de octubre de 1966, a través del Decreto Ejecutivo N° 1373. Iniciando sus funciones como Directorio el 12 de noviembre del mismo año y con él, la libérrima provincia de Manabí, tiene la invaluable realidad del Puerto de Manta.

El buque Ciudad de Buenaventura procedente de Colombia, inauguró los servicios del puerto el 20 de febrero de 1968.

El estado delegó el 1 de febrero del 2007 por concesión a una compañía internacional los servicios del puerto.

El 1 de abril de 2010 la Autoridad Portuaria de Manta retomó el control de las actividades portuarias, debido a la terminación del contrato de concesión. (Autoridad Portuaria de Manta, 2016).

Desde 1966 la Autoridad Portuaria de Manta comenzó su funcionamiento dándole a la ciudad mayor productividad, brindando sus servicios a los buques que arribaron al muelle, convirtiendo a esta ciudad en el nuevo eje comercial e industrial de la provincia.

3.1.3. Servicios que ofrece el puerto

En el muelle del terminal pesquero y de cabotaje se dan los servicios de muellaje tanto para buques pesqueros e industriales, así mismo estos muelles permiten dar los servicios de descarga de mercancías, mantenimiento y avituallamiento. (Quimí Arteaga, 2017).

Adicional a los servicios de carga, descarga, avituallamiento, almacenamiento y fondeo el puerto ofrece el servicio de pesaje ya que cuenta con balanzas que realizan este trabajo y además con equipos necesarios como grúas, remolcadores, etc.

3.1.4. Puerto y su plataforma logística

La plataforma de actividad logística se da por la competitividad existente entre los puertos y a su vez en el comercio de los distintos países, necesariamente los puertos demandan de un trabajo bilateral y fluido de tal manera que las actividades a realizarse en el puerto se efectúen en un menor tiempo, esto concierne a carga, descarga de mercancías, productos, de tal manera que se pueda brindar un mejor servicio en cuanto a su eficacia y sobre todo la seguridad, así mismo se efectúa un valor agregado referente a todas las actividades que allí se realicen (Cipoletta Tomassian, Pérez, & Sánchez, 2010).

En la actualidad coexisten puertos modernos con los cuales las actividades logísticas a efectuarse deben estar diseñadas, creadas y desarrolladas de manera eficaz y correcta para

que surja a su vez una manera más fácil de distribuir la carga al llegar productos o mercancías hasta su destino. Para lograr todo esto se debe tener en cuenta que el trabajo de logística comienza desde el lugar en donde se produce la materia prima hasta el lugar destinado para su consumo o punto de llegada.

En estas zonas se generan actividades de distribución y almacenamiento de la mercancía o productos. Se encuentran situadas en lugares que están cerca al puerto para de esta manera facilitar el proceso de almacenar y distribuir la carga. Dentro de la cadena de producción, la relación ZAL-Puerto es primordial para que surja una mayor atracción del comercio, de tal manera que se genere un volumen mayor de carga y así poder ser transportada por la plataforma logística (Pindo, 2013).

3.1.5. Procesos de delegación

Los procesos de delegación buscan que el Puerto sea de tipo multipropósito que permita integrarse al sistema portuario del país y con esto ser más competentes a nivel internacional.

Además de tener un enfoque con las siguientes consideraciones:

- Generar un proyecto de forma apropiada de tal manera que sea atractivas para el sector privado.
- Proporcionar un tratamiento tarifario, que respete el negocio empresarial, de tal manera que contribuya a la mejora de la competitividad del comercio ecuatoriano de manera permanente.
- Conseguir la recuperación del gobierno por la inversión que realizó, con un cierto beneficio (Castillo Ruperti, 2015).

3.2. Crecimiento Económico

3.2.1. Definición

El crecimiento económico es el crecimiento de la tasa de ofertas de empleo que existen por metro cuadrado, la renta o valor de bienes y servicios generados por una economía. Generalmente se mide en porcentaje de crecimiento del Producto Interno Bruto real. El crecimiento económico definido de esta manera se ha considerado históricamente deseable, ya que guarda una cierta relación con la cantidad de bienes materiales disponibles y por ende una cierta mejora del nivel de vida de las personas. Sin embargo, existen varias consideraciones que establecen al crecimiento económico como un arma

de doble filo, ya que, dado que el mide el crecimiento en los bienes que genera una economía, por lo tanto, también está relacionado con lo que se consume o, en otras palabras, lo que se gasta. La causa por la que se establece este razonamiento es que el crecimiento económico puede no ser realmente deseable, ya que no todo lo que se gasta es renovable, como varias materias primas o reservas geológicas (Guillen, Badii, Garza, & Acuña, 2015).

El crecimiento se suele calcular en términos reales para excluir el efecto de la inflación sobre el precio de los bienes y servicios generados. En economía, las expresiones “Crecimiento económico” o “teoría del crecimiento económico” en su mayoría se refieren al crecimiento de potencial productivo, lo que significa que la producción en “pleno empleo”, debe ser mayor al crecimiento de la demanda agregada.

3.2.2. Teorías del crecimiento económico

El presente escrito investigativo se basa en teorías referentes al progreso y desarrollo económico local, en este ámbito se constata que la influencia de la infraestructura es determinante para el beneficio de la economía en donde se deben consumir en absoluto los requerimientos y de esta manera obtener una vida con una calidad mejorada. Además, se estableció que el objetivo de desarrollar una economía local concierne fortificar las capacidades económicas de un área local de tal forma que se obtenga un futuro económico mejor y con esto también conjuntamente una vida de calidad.

En este proceso atarean de forma colectiva los sectores tanto públicos, privados y no gubernamentales, con el objeto de establecer condiciones y contextos mejores en cuanto a la economía, para mediante esto, generar también empleos.

Mediante diversos estudios se determinó que el desarrollo económico local es aquella capacidad que tiene la economía para generar la riqueza para los habitantes locales. En este ámbito los recursos de la localidad como por ejemplo la tierra deben ser aprovechados y utilizados con fines productivos (Quimí Arteaga, 2017).

3.2.3. Factores de producción

Por su parte en el artículo descrito en el año 2010 del desarrollo económico nacional, al desarrollo local de Tello manifiesta que el desarrollo económico local se basa específicamente en 4 factores o elementos fundamentales tales como:

1. Recursos autóctonos y control local: refiere a que todos los países se dividen en niveles de territorio diferentes como por ejemplo en regiones, departamentos, estados, distritos o provincias en donde cada uno de ellos denotan la existencia de recursos muy diferentes los cuales con su debido aprovechamiento servirán de beneficio para el país o localidad.
2. Formación de nueva riqueza: hace referencia al abastecimiento de los bienes y servicios públicos en la localidad, además se estableció que a los gobiernos se les atribuye la obligación o el deber de utilizar los enseres necesarios de tal forma que exista eficazmente una equidad al momento de retribuir los recursos a una economía en donde se señala el proveer de bienes y servicios así por ejemplo la infraestructura instaurada en carreteras, puentes y los servicios sociales que se refieren específicamente al ámbito de la educación y de salud.
3. Desarrollo de nuevas capacidades: contribuye a que se desarrollen nuevas capacidades en ese sentido a diferenciar aquellos recursos con los que cuenta una localidad y de la misma manera proceder al abastecimiento de bienes o servicios existentes. De tal manera que las personas necesariamente busquen capacitaciones, formaciones para poder trabajar y desarrollar su talento y campo con el único objeto de beneficiar de manera efectiva y colectiva a su localidad.
4. Expansión de los recursos: para que se efectúe este factor es necesario el cumplimiento de los 3 antes nombrados de tal manera que exista una viabilidad de expansión es decir de que las otras regiones, estados, departamentos, distritos o provincias los conozcan (Castro Suárez, 2015).

La existencia de factores de producción en una localidad permite el crecimiento económico de la misma, además de favorecer a la sociedad con servicios de índole público, con esto las personas de la localidad buscan desarrollar nuevas habilidades que les permitan obtener mayores ingresos económicos, con todo lo antes descrito no solo se beneficia la localidad sino también otras regiones.

CAPITULO IV

4. DIAGNÓSTICO O ESTUDIO DE CAMPO

4.1. ENTREVISTA A GERENTE DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

Entrevistado: Lcdo. Luis Alfredo Ortiz Sierra.

1. ¿Cuáles son sus principales funciones dentro de la APM?

La principal función del gerente es planificar, organizar, dirigir y controlar todo lo que se ejecuta en la entidad.

2. ¿Cuáles son los objetivos propuestos para desarrollar sus funciones?

Los objetivos de esta administración son netamente políticos y obviamente en el lapso que dure esta administración, se traza objetivos a corto y largo plazo, los objetivos a corto plazo es ir ejecutando las obras pendientes por realizarse y a largo plazo plantear la reconstrucción de los muelles pesqueros y de cabotaje y potenciar el muelle pesquero para generar mayor ingreso para la entidad, además de prestar mejores servicios de calidad a los usuarios.

3. ¿Existe un plan de capacitación permanente para funcionarios, empleados y trabajadores de APM, explique en qué áreas del conocimiento?

Esto lo maneja directamente la Dirección de Talento Humano, en donde existe un plan de capacitación dependiendo de las direcciones y la coordinación va y decae sobre Talento Humano.

4. ¿Cuáles son las ventajas y desventajas a las que se enfrenta el Puerto de Manta para insertarse en la competitividad nacional e internacional?

Una de las ventajas es que es un puerto que por su naturaleza ya es competitivo, es un puerto multipropósito que tiene distintos enfoques de carga, no solo carga contenerizada, la desventaja que en el país ya existe una carga contenerizada a nivel país de 2 millones de contenedores y el 98% lo maneja Guayaquil, es muy complicado redistribuir esta carga hacia las demás autoridades portuarias que existen en el país, por esa razón la forma de potenciar el puerto es generar un puerto de servicios a su vez mejorar estos servicios que se dan en el puerto, no enfocarse netamente en el volumen de carga, y lo que se mantiene

por realizarse en este puerto es ser el puerto multipropósito del Ecuador, el número 1, descargando mayor cantidad de vehículos, granos, líquidos, a su vez mejorar la infraestructura turística que existe alrededor de la zona portuaria y de la ciudad para poder atraer mayor cantidad de cruceros que vienen a la ciudad y con esto cambiarle el giro del negocio que tiene el puerto de Manta, no solo hay que relacionarlo con carga contenerizada sino a todos los servicios adicionales que se pueda prestar.

5. ¿Conoce usted el aporte porcentual del puerto de Manta al crecimiento económico de la ciudad?

El puerto de Manta representa un 80% de la industria de la cual vive la ciudad y la provincia, la industria mantense es netamente pesquera, este porcentaje son proveedores o los que trabajamos dentro de las empresas pesqueras.

6. ¿Cuáles son las actividades esenciales del Puerto de Manta con mayor volumen de operatividad y en que porcentajes aportan al crecimiento económico de la ciudad?

Con mayor volumen es la carga de granos sólidos, de ahí viene la carga de vehículos, carga líquida, cruceros y la pesca, ese es el volumen o los ingresos que puedan percibirse dentro de la operación portuaria.

7. ¿Desde su punto de vista, cree usted que las políticas implantadas por el gobierno benefician a los Puertos y el comercio Marítimo Nacional?

Así es, ahora tenemos una ley que fomenta a la inversión sea pública o privada, son las bien llamadas alianzas público privadas para poder ejecutar las obras en menor tiempo posible y administrándola de una mejor forma, a que me refiero con esto, con la situación actual donde existe un déficit económico en el país es indispensable hacer partícipe al sector privado en un proyecto que vaya de la mano con el sector público, para poder desarrollar zonas portuarias, turísticas dentro de las instalaciones portuarias, entonces como APM tenemos algunos proyectos de la mano que van de la mano que van caminando a este tema, uno que es el tema turístico que es la renovación y reestructuración de todo el malecón escénico que es mediante una alianza publico privada, no es privatizar, el público pone las reglas y el privado pone el dinero para la inversión y de igual forma dentro del área portuaria estamos fomentando la construcción de una

plataforma de servicios que es para poder arreglar redes, tener un helipuerto, prestar servicios dentro de la zona portuaria.

8. ¿Cuáles considera usted que son los sectores productivos que se benefician de la oferta de servicios del Puerto?

Todas las industrias pesqueras, industria de vehículos, las molineras, entonces hay algunas industrias relacionadas con el puerto, aunque podríamos decir que un 90% de las industrias vive del puerto.

9. ¿Cuál es la especialización del Puerto de Manta de acuerdo a los servicios que oferta?

Es un puerto multipropósito, ósea no es especializado en un solo ítem, vamos a partir de dos cosas, APM es el ente regulador y tiene dos frentes; el uno es el muelle internacional que esta entregado a la empresa delegada que es la empresa privada, y el otro que es el muelle pesquero, en el muelle internacional se descargan los ítems antes mencionados, vehículos, granos, pesca y cruceros y en el muelle pesquero netamente pesca, si nos vamos a la parte del muelle pesquero el producto principal es la descarga de pesca y si nos vamos al muelle internacional el producto principal sería el de granos, principal en base a los ingresos que pueda percibir la entidad como APM, pero en base a cuanto aporta y genera a la ciudad va a prevalecer el tema pesquero, porque es el aporte que genera a toda la industria no solo a la ciudad.

10. ¿Existe una proyección de crecimiento en el Puerto de Manta?

Por supuesto, hay en la parte internacional existe una tasa de crecimiento en la carga de vehículos, de carga contenerizada, se tiene proyectado recibir carga contenerizada y exportar ósea mover un número de contenedores al año, pero esto va de la mano con temas comerciales; las agencias navieras tenemos que manejarlas como un cliente dentro de un restaurante en el momento que a usted lo atienden mal usted no vuelve, eso sucedió aquí en Manta hace 10 o 12 años existían agencias navieras que trabajaban en la ciudad de Manta y recalaban, exportaban desde la ciudad pero por un mal trato y mala negociación estas agencias se fueron, entonces ahora para volverlas a traer y volver atractivo el puerto para estas agencias hay que trabajar muy fuerte comercialmente hablando y es lo que se está haciendo para poder otra vez retornar estas empresas al puerto de Manta y así mismo generar una expectativa y crecimiento de carga contenerizada,

carga pesquera es la existente, obviamente lo que hay que mejorar es el servicio, nosotros tenemos una demanda subutilizada, es decir a que tenemos muy pocos muelles para la cantidad de barcos que requieren muelles para servicios portuarios, por esta razón en ciudades como Manta y Posorja tienen puertos privados que se han generado debido a la poca facilidad de puertos públicos existentes para la descarga de este tipo de barcos, entonces en base a eso nosotros nos hemos proyectado crecimiento en muelles para prestar mayor cantidad de servicios de descarga y esto va de la mano con un crecimiento de 4 a 5 años sustanciales sobre todo en servicios de descarga de pesca y en importaciones de igual forma con una tasa promedio del año pasado a este, se creció más del 100% en importaciones de vehículos, en granos aproximadamente un 25%, entonces se está reflejando el trabajo comercial que se está realizando para poder generar los movimientos que se requieren.

Comentario final: El puerto de Manta debe ir de la mano con el crecimiento de la ciudad, todas las planificaciones que se realicen dentro de la ciudad deben de ir en conjunto tomando la decisión con el puerto de Manta, a la entidad hay que volverla a empoderar, hace muchos años atrás APM era el segundo municipio de la ciudad y debe volver hacer lo mismo un ejemplo es Guayaquil existe el alcalde y el gerente de Autoridad Portuaria y están en plena conversación para que el crecimiento vaya de la mano, Guayaquil vive del puerto y nosotros también vivimos del puerto sea pesquero, vehículos, etc., por eso hay que crecer juntos, desarrollar una alianza donde se pueda unificar este famoso concepto que es la ciudad Puerto para integrar a los ciudadanos con el Puerto y que sepan de donde nació esta ciudad, esta ciudad es netamente portuaria y no hay que perder las raíces del crecimiento de la ciudad, hay que conocer la historia para saber a donde debemos de llegar.

4.2. ENTREVISTA A DIRECTOR DE OPERACIONES PORTUARIAS DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

Entrevistado: Lcdo. Carlos Guerrero Herdoiza

1. ¿Cuáles son las principales actividades que se desarrollan dentro de APM?

La Dirección de Operaciones controla el ingreso, la permanencia y la salida de las embarcaciones, así como también la carga que traen a la APM.

2. ¿De qué manera coordinan la logística para la transferencia de mercancías entre los medios de transportes marítimos y terrestres?

Las Autoridades Portuarias desde hace algún tiempo tienen unas operadoras que se encargan de hacer la operación dentro del buque, la Autoridad Portuaria cuando tenía las instalaciones internacionales podía hacerlo directamente pero hay los dos casos: Operadoras calificadas por Autoridad Portuaria o directamente el servicio, depende del servicio que se dé.

3. ¿Cuál es la capacidad instalada que posee el Puerto de Manta para desarrollar las operaciones portuarias dentro del mismo?

Lo referente a muelles la Autoridad Portuaria concesiono 900 metros de muelle, en la parte pesquera a cargo del terminal pesquero y de cabotaje tiene 440 metros de muelle en lo que refiere para buques, en almacenamiento para carga tiene aproximadamente 25 hectáreas de terreno para almacenar diferente tipo de carga, la mayor carga que se almacena al momento son los vehículos por lo general las otras cargas son con desaduanización directa, no se almacenan dentro del Puerto como el pescado, los gráneles sólidos y líquidos.

4. ¿Cree usted que el Puerto de Manta tiene influencia sobre el crecimiento económico de la ciudad?

Pienso que es el principal motor económico de la ciudad especialmente la parte pesquera, por lo menos un miembro de cada familia depende en algo de la pesca, es una de las bases más importantes de la ciudad y esto deben tomar conciencia las personas que vivimos aquí.

5. ¿Cómo controlan que la operación y prestación de servicios portuarios se realice de acuerdo a las normas y políticas nacionales e internacionales establecidas para satisfacer las necesidades de los clientes y usuarios?

La Subsecretaria de Puertos tiene una serie de normativas para cumplir los diferentes servicios que presta el Puerto, en lo que se refiere a la parte internacional es más referente a las cuestiones de seguridad, cumplimiento de planes de protección y además convenios internacionales especialmente en lo que se refiere a estadísticas de la comunidad Andina y a los trámites administrativos hay un convenio internacional que hay que respetarlo, es

decir que no se puede pedir papeles que no le pidan en otro Puerto, son acuerdos internacionales, en la Subsecretaria de Puertos existe una serie de normas que están en la Ley de Puertos como en la Ley de Régimen Administrativo Portuario y las normas tarifarias, reglamentos. El departamento de operaciones es el único dentro de la estructura de la Autoridad Portuaria que tiene un reglamento de operaciones para hacer cumplir al usuario y la misma Autoridad Portuaria.

6. ¿A partir de las distintas operaciones y actividades que se realizan en el Puerto de Manta, cuántos empleados tiene a cargo directa e indirectamente la APM?

La Autoridad Portuaria manejaba unos 120 empleados que se redujeron a 88 para optimizar los servicios, pero indirectamente es una cuestión bastante grande dependiendo del trabajo que van a hacer, tengamos en cuenta que un buque pesquero de unas 1000 toneladas necesita por lo menos una cuadrilla de 60 personas para sacar el pescado por turno, entonces es una cantidad bastante grande, en lo que se refiere a la carga de vehículos se necesitan choferes dependiendo la cantidad de vehículos en ocasiones vienen en un buque 2000 a 3000 vehículos se necesitan por lo menos 50 choferes, en lo que se refiere a la carga al granel, el trigo es transportado en camiones que salen del Puerto y se necesitan 60 choferes de volquetas o vehículos para que lleven esta mercadería fuera del Puerto, en realidad no se ha cuantificado en números pero es grande, la cantidad que se mueve dentro del Puerto ha ido subiendo año a año, en este momento está superando el millón de toneladas lo cual es bueno para la ciudad y para el país.

7. ¿Cuáles son los volúmenes de carga que se manejan en el puerto durante el periodo 2014 al 2017 según el tipo de servicio que este brinda?

Un estimado es casi las 900 mil toneladas, de las cuales unas 400 mil son gráneles solidos es decir trigo, los gráneles líquidos bordean las 200 mil toneladas y la pesca nacional bordea los 140 mil y la internacional 160 mil toneladas, eso es lo que se mueve y se ha movido y que se seguirá moviendo, lógicamente en estos años tiene que haber aumentado los vehículos porque se suspendieron las salvaguardas y aparte de eso desde el año 2011 tenía cupos los importadores ahora ya no está entonces del 2017 en adelante ha aumentado.

8. ¿Cuál es su opinión respecto a los volúmenes de carga manejada durante este periodo, cree que ha que se ha incrementado o decrecido?

Ha aumentado en los vehículos, la otra carga es de aquí de la ciudad, las molineras que tienen almaceneras han ido aumentando su capacidad en un 5% porque es para el consumo nacional y las principales fábricas de aceites están asentadas en Manta.

9. ¿Cuáles considera usted que son las necesidades actuales del Puerto de Manta para que las operaciones sean más eficientes y eficaces, y por ende se inserta en la competitividad nacional e internacional?

Recordando que ocurrió un terremoto en el año 2016, hasta el momento no se ha reparado la parte que se dañó y que derrocaron después del evento sucedido, en lo que es la parte operativa nos han mermado bastante especialmente el sector pesquero, desgraciadamente el sector que mueve la ciudad es el puerto y la gente no se da cuenta de la importancia que es tenerlo, un lugar para desembarcar, porque si los buques pesqueros no tienen un lugar donde desembarcar se corre el riesgo que se vayan a otro puerto o a otro país, eso implica que las fabricas también tiendan a migrar, en este momento el Puerto tiene un proyecto que ha creado la actual administración que es el aumento de metrajes de muelle, pero tiene su proceso que está caminando, pero hay un sector que se opone, no debe ser así hay que ver lo que le conviene a la ciudad y al país, si se tiene menos cantidad de metros de muelle conlleva que hay meno buques atracados, menos disponibilidad de espacios para descarga, menos mantenimiento, etc.

10. ¿Cuáles considera usted que son las soluciones a estas necesidades?

Que se actúe en conjunto con otros organismos del Estado, en la cuestión después del terremoto tuvieron que tomar algunas acciones como la derrocaación de casi 200 metros del muelle, lo lógico era que esa entidad también se haga presente para la reconstrucción del muelle, el metraje para que los buques se acoderen en el año 2011 tenía un déficit de casi 800 metros y no se ha construido nada, no se tiene espacios para que los buques puedan descargar, la actual administración está tratando de impulsar el proyecto, es un proyecto con el Banco Mundial, se van a hacer dos muelles de 225 metros cada uno, es decir van a ver más de 900 metros pero también se necesita que se amplíe un muelle más con eso se llegaría a 1190 metros de muelle de los 267 metros que tenemos actualmente.

Comentario final: Las Universidades empiecen a tomar la cuestión portuaria pues casi no está en muchos libros, lo que no entiende mucha gente es que cada Puerto es un mundo, porque si todos los puertos fueran iguales tuviéramos mil libros y a eso hay que sumarle que Manta es un Puerto pesquero y ahí viene el problema pues Guayaquil no tiene Puerto pesquero, Posorja tiene muelles pesqueros particulares, Esmeraldas no lo tiene, y hemos ido desarrollando facilidades portuarias para pesqueros pequeños pero no para pesqueros industriales, pesqueros con más de 200 toneladas que son rubros importantes para la economía de la ciudad y hasta del país.

4.3. ENTREVISTA AL DIRECTOR FINANCIERO DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

Entrevistada: Ing. Maria Cassis Zambrano

1. ¿Cuáles son sus principales funciones dentro de la APM?

Hay varias áreas que son presupuestos, tesorería, facturación y contabilidad, es decir dirigir y coordinar las actividades de cada área para desempeñar las actividades de la institución, es un área de apoyo para que cada área pueda desarrollar sus actividades para dar los servicios que presta el Puerto.

2. ¿Cuáles son los precios por cada tipo de servicio que se ofrece dentro del Puerto de Manta?

Ítem	SERVICIOS	Res.#001/06 2018 (-0,20%)
1	Muelles Marginal	0,05
2	Muelles Aguas Profundas	0,09
3	Abarloamiento Muelles Marginales	0,04
4	Abarloamiento Muelles Aguas Profundas	0,06
5	Muelles Aguas Profundas-Mantenimiento	0,23
6	Muelles Marginales-Mantenimiento	0,21
7	Muelles Aguas Profundas-Mantenimiento(Abarloamiento)	0,14
8	Muelles Marginales-Mantenimiento-(Abarloamiento)	0,13
9	Uso Facilidades por Práctico	46,92
10	Uso de Fondeadero por las Naves	0,07
11	Uso de Fondeadero por los buques pesquero artesanales	10,09
12	Carga Embarcada	0,75
13	Carga Desembarcada	0,75
14	Reparación redes (hasta 4 días)	22,51
15	Reparación redes (de 4 hasta 6 días)	33,77
16	Reparación redes (> 6 días)	0,16
17	Ocupación Áreas Portuarias (pangas)	0,57
18	Ocupación Áreas Portuarias (grúas mm)	11,25
19	Ocupación Áreas Portuarias (grúas AP)	11,25
20	Almacenamiento. Carga general., madera, etc.	0,57
21	Bascula.- Pesaje carga (carga no portuaria)	0,76
22	Ingreso de camionetas	0,86
23	Ingreso de camiones	1,73
24	Ingreso Tanquero de agua	3,43
25	Ingreso Tanquero de agua (50 %)	1,73
26	Ingreso Tanquero combustible	8,58
27	Ingreso Tanquero combustible (50 %)	4,29
28	Uso Facilidades por Remolcador	140,74
29	Practicaje autorizado CAPMAN	46,92
30	Amarre / Desamarre	60,99
31	Ocupación de espacio Muellees AP	0,57

3. ¿Cuál es el presupuesto anual que maneja APM para realizar sus operaciones, detalle durante el periodo 2014-2017?

Año	Ingresos	Gastos
2014	10.087.402,36	397.048,61
2015	9.995.000,00	222.505,30
2016	10.042.263,00	264.086,15
2017	5.230.651,00	345.000,25

4. ¿Cree usted que el Puerto de Manta potencia el crecimiento económico de la ciudad?

Si, puesto que nuestras instalaciones facilitan la importación de bienes a fábricas que quedan ubicadas en nuestra zona como aceite, trigo, pescado.

5. ¿Según las cifras facturadas durante el periodo 2014- 2017, cree usted que la APM ha generado ingresos que le permitan potenciar la estructura portuaria?

Potenciar la estructura no, porque los ingresos cubren los gastos hablando de corriente, en gastos de inversión son valores mayores y ha sido con apoyo del Estado porque Portuaria no tenía los ingresos suficientes para invertir en infraestructura, a partir de ahora todos estos proyectos que se están dando a cabo son con recursos estatales, ósea no financiados por autogestión.

6. Dentro de los servicios que ofrece APM, ¿cuál es el servicio que más ingresos obtuvo durante los 4 últimos años?

Lo que más le rinde a Portuaria es los servicios que se prestan a los barcos mercantes en el área internacional y almacén temporal.

7. ¿Existe algún plan de inversión para mejorar la calidad de los servicios e instalaciones del Puerto de Manta y de APM?

En este momento existe el proyecto que está siendo financiado con un préstamo del Banco Mundial, eso está a cargo del Ministerio de Transporte, la reconstrucción del muelle pesquero y de cabotaje que se está desarrollando desde este año con recursos fiscales.

4.4. ENTREVISTA AL DIRECTOR ADMINISTRATIVO DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

Entrevistado: Ab. Hugo Suárez Palacios.

1. ¿Cuáles son sus principales funciones dentro de la APM?

Las principales funciones del Director Administrativo son las de llevar adelante la dirección que se encarga dentro de muchas cosas, del parque automotriz, de los bienes y la bodega, del archivo, de la entidad y el Malecón Escénico, así también las compras públicas y otras funciones que el gerente designe.

2. ¿El personal de APM recibe frecuentemente capacitación profesional para desarrollar con mayor eficiencia las funciones correspondientes a cada puesto dentro de la Entidad?

Hasta el año 2015 se organizaban dentro y fuera de la ciudad y de la provincia, organizadas por los diferentes organismos de control, de Contraloría y de los organismos que rigen las compras públicas, en los diferentes ámbitos administración de bodega, estadísticas, pero de ahí en adelante el país viene atravesando un recorte presupuestario y estamos en austeridad de acuerdo a un decreto presidencial, y están un poco restringidas, pero a través de los portales del Gobierno para hacer ciertos seminarios en línea en donde vamos modernizando el conocimiento de lo que es la función pública.

3. ¿Cree usted que la administración de APM desde 2014 a 2017, ha logrado cumplir con los estándares requeridos para ser una institución competitiva a nivel nacional e internacional?

Se constituye como el mayor logro haber conseguido la delegación del Puerto a una compañía privada, a un gestor que actualmente lleva un buen avance dentro del cronograma del contrato, se han reparado los muelles, se construyó un dragado a una profundidad de 14 metros, algo histórico que no se había realizado nunca en los muelles internacionales, así mismo está la compra de maquinaria, entre otros temas, se puede decir que se está a la espera que empiece a generar un poco más de carga, específicamente carga contenerizada pero si se ha logrado cumplir con lo que se ha tenido propuesto.

4. ¿Cuáles han sido las ventajas y desventajas que ha tenido la institución a lo largo del periodo 2014 a 2017?

Una desventaja fue el terremoto pero a la vez eso nos dio un impulso para salir adelante, para reconstruir cosas que antes del terremoto no se habían hecho, se implementó un poco más el turismo, vinieron más buques turísticos que el año anterior al terremoto, ahora vienen más buques de carga, incluso hace falta patios para guardar vehículos, y se está haciendo transferencia a los países vecinos como Perú y Colombia.

5. ¿En el contexto económico, cree usted que la presencia del Puerto de Manta ha sido el principal ente generador de desarrollo y de crecimiento económico para la ciudad?

Si, para la ciudad y la provincia a partir del año 2012 cambiaron ciertas leyes que antes de esa fecha le permitían al Puerto de Manta hacer obras como por ejemplo APM hizo el primer alcantarillado de la ciudad y que todavía está habilitado, asfaltó la avenida 4 de Noviembre, luego hizo vías como la de Circunvalación, el Malecón Escénico, la vía Puerto Aeropuerto, entonces la Autoridad Portuaria ha sido un ente fundamental del desarrollo y no solamente en obras publicas sino también por generar fuentes de empleo directas e indirectamente a través de la pesca y de la carga internacional que se mueve por este Puerto.

6. ¿APM cuenta con algún tipo de control para medir la eficiencia y eficacia que tiene esta institución?

Si, a través de la Dirección de Talento Humano y a la vez del Ministerio de Trabajo constantemente están haciendo evaluaciones en línea del personal y en base a eso se mejora en lo que se pueda tener debilidades.

7. ¿Cuáles son las entidades públicas que controlan el funcionamiento de APM, y cuál es la gestión que realiza APM para cumplir con los requerimientos establecidos?

El organismo superior a nosotros es el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Obras Públicas, los organismos de control son la Contraloría General del Estado, Ministerio de Finanzas, también a través del internet tenemos paginas como el eSIGEF que nos ayuda con las finanzas, en esas páginas nos dan instrucciones cada que existe un cambio en el Gobierno, en eso es lo que debemos regirnos y seguir siempre.

Comentario final: Para que exista un mayor crecimiento y aporte económico no solo para la ciudad y la provincia sino para el país es mover la carga contenerizada que es un anhelo de los funcionarios de APM porque el progreso se realiza a través del volumen de carga contenerizada, no solo es la carga al granel, vehículos, turístico y la pesca que son muy importantes pero la carga contenerizada es mucho más, puesto que el 95% de las cosas que utilizamos a diario han pasado en algún momento por un contenedor y han pasado muchas veces en más de un continente o más de un país, entonces de ahí que es

muy importante que el transporte de la mayoría de mercancías se transportan en contenedores eso sería un aporte fundamental para el crecimiento económico del país y del Puerto.

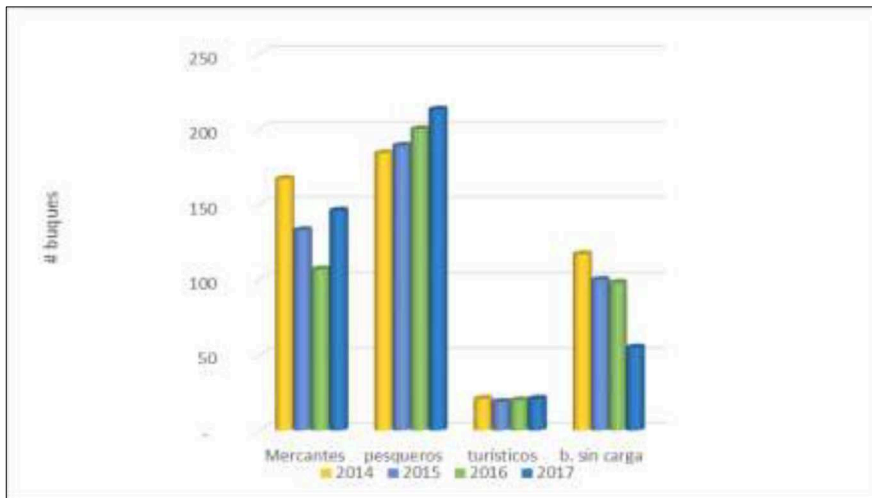
CAPITULO V

5. RESULTADOS

5.1. Análisis de la demanda de los servicios del Puerto de Manta durante el periodo 2014 – 2017

A través del siguiente análisis se busca evidenciar el comportamiento de la demanda de los servicios del Puerto de Manta que han permitido potenciar al crecimiento económico de la ciudad durante los años 2014-2017, para ello se muestran los siguientes cuadros estadísticos, correspondientes a los volúmenes de cada uno de los servicios que oferta el Puerto de Manta en el periodo establecido.

BUQUES Y CARGA DEL PUERTO DE MANTA 2014-2017



Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor

BUQUES INTERNACIONALES					
Año	Mercantes	pesqueros	turísticos	b. sin carga	total
2014	167	184	21	117	489
2015	133	189	19	100	441
2016	107	200	20	98	425
2017	146	213	21	55	435

Fuente: Estadístico APM

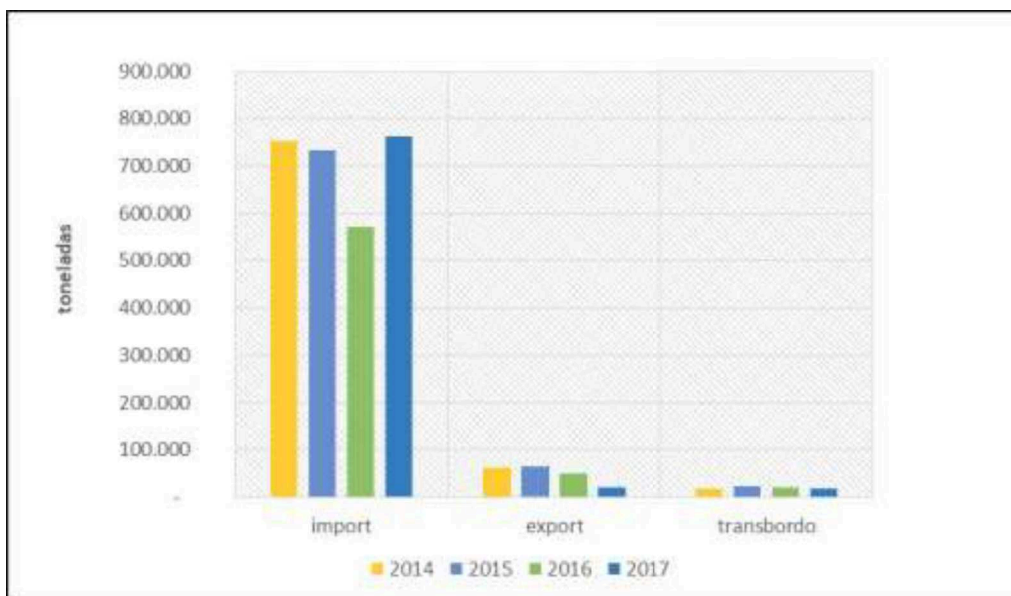
Elaboración: El autor

El arribo de buques al Puerto de Manta ha tenido una ligera variación en el año 2014 con 489 naves que representan el 27% de buques movilizados por el puerto, mientras que en los años siguientes están por debajo de ese valor, lo que significa que ha disminuido la entrada de buques al Puerto aunque el valor es mínimo, en el año 2016 hay que recalcar que hubo un terremoto lo que mermó la entrada de más naves dentro del Puerto debido a los daños causados en el muelle y la posterior derrocamiento del mismo. Además hay que tener en cuenta que el rubro con más ingresos es el de los buques pesqueros que tiene mayor afluencia al Puerto.

TOTAL CARGA (toneladas)				
Año	import	export	transbordo	Total
2014	751809	63869	19619	835297
2015	732463	66273	23701	822437
2016	571959	50785	21017	643761
2017	762740	22036	17700	802476

Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor



Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor

En cuanto al total de carga, las importaciones tienen mayor volumen en comparación a las exportaciones estas representan el 93%, demostrando que en el año 2017 ha tenido un ligero aumento con relación a los años anteriores, del total de carga así mismo en el año 2016 ha decrecido significativamente, dando a entender que el evento de ese año ha

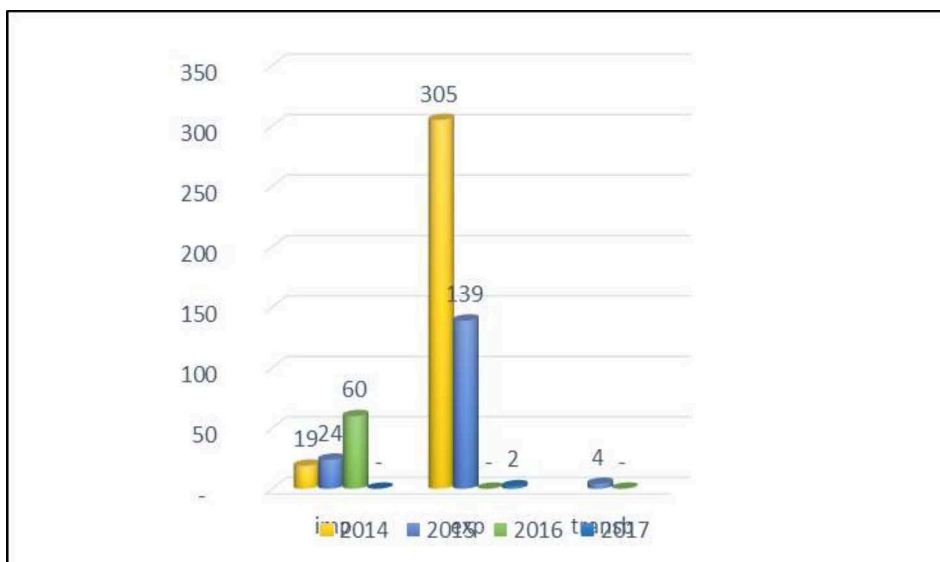
generado una disminución tanto del volumen de carga como para el ingreso de naves al Puerto, aunque en el siguiente año estos valores comienzan a recuperarse.

CONTENEDORES Y TEUS MOVILIZADOS POR EL PUERTO DE MANTA 2014- 1017

CONTENEDORES				
Año	Import.	Export.	Transbordo	total
2014	19	305		324
2015	24	139	4	167
2016	60	-	-	60
2017	-	2		2

Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor



Fuente: Estadístico APM

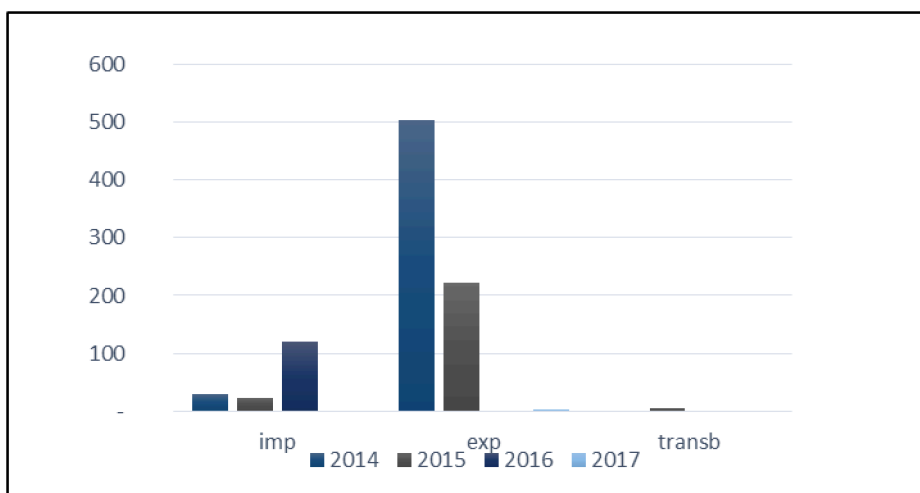
Elaboración: El autor

En el año 2014 los contenedores movilizados por el Puerto de Manta alcanzaron los 305 para importaciones que representan el 68%, mientras que para importaciones los 19, un valor menor para este año, en los años posteriores los contenedores movilizados han disminuido sustancialmente, lo que da como resultado que el Puerto de Manta tiene deficiencias para movilizar contenedores.

TEUS				
Año	Imp	Exp	Transb	total
2014	30	502		532
2015	24	221	6	251
2016	120	-	-	120
2017	-	4		4

Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor



Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor

***TEUS: unidad equivalente a un contenedor de 20 pies**

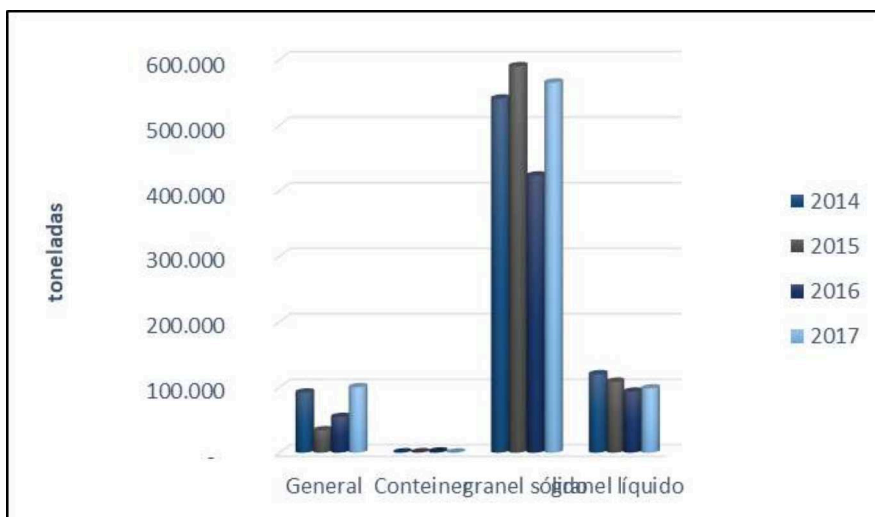
Los TEUS movilizados durante el año 2014 tienen mayor volumen en las exportaciones con un total de 502 TEUS que representan el 94% movilizado en ese año, mientras que las importaciones muestran un valor menor de 30 TEUS que es el 5%, en los años posteriores los TEUS movilizados han disminuido llegando a un total de 4 TEUS que representa el 0,04% para el año 2017, evidenciando la deficiencia para la movilización de TEUS dentro del Puerto.

TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA 2014-2017

IMPORTACIÓN (toneladas)					
Año	General	Conteiner	Granel sólido	Granel líquido	Total
2014	91590	279	540374	119566	751809
2015	34088	520	589676	108179	732463
2016	54409	1608	422893	93049	571959
2017	99894	-	564793	98053	762740

Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor



Fuente: Estadístico APM

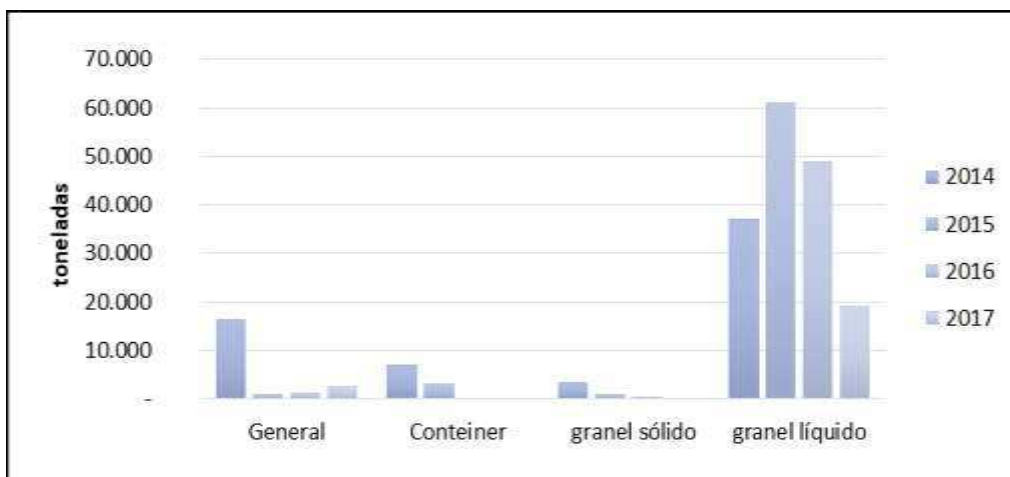
Elaboración: El autor

En las importaciones el rubro con mayor movilización es el de granel sólido con 540.374 toneladas en el año 2014 que representa el 12 % y con un ligero crecimiento para el año 2017 con 564.793 toneladas que es el 13%, en el total de los tipos de carga movilizada en el año 2017 ha generado 762.740 toneladas un valor ligeramente superior para los años anteriores.

EXPORTACIÓN (toneladas)					
Año	General	Conteiner	granel sólido	granel líquido	Total
2014	16321	6982	3549	37017	63869
2015	1074	3167	900	61132	66273
2016	1426	-	483	48876	50785
2017	2666	21	111	19238	22036

Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor



Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor

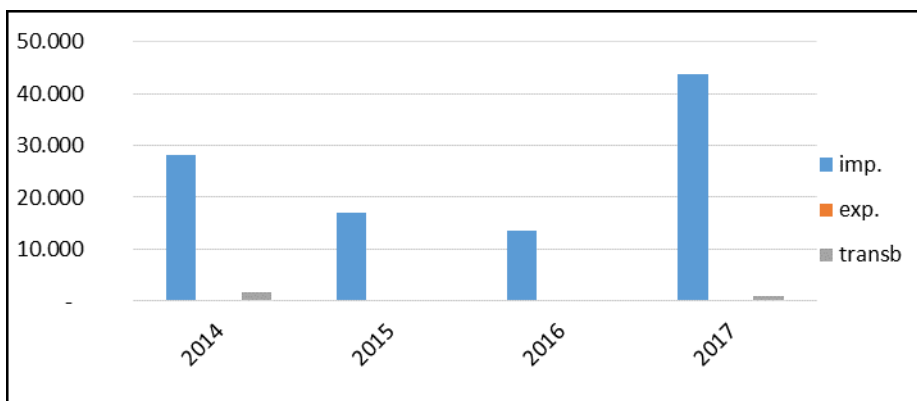
Para las exportaciones el panorama es totalmente distinto puesto que los volúmenes de carga son inferiores en comparación con las importaciones, para el año 2014 el volumen total de carga movilizada alcanzó las 63.869 toneladas con un 31% del total de las exportaciones, mientras que en los años posteriores se evidencia una disminución sustancial teniendo para el año 2017 unas 22.036 toneladas que representa el 10%, esto evidencia que las exportaciones tienen menor participación desde el Puerto de Manta.

NÚMERO DE VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS MOVILIZADOS POR EL PUERTO DE MANTA 2014-2017

Año	Imp.	Exp.	Transb.	TOTAL
2014	28160	7	1761	29928
2015	17034	9	352	17395
2016	13647	66	-	13713
2017	43748	80	885	44713

Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor



Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor

En el año 2014 el número de vehículos movilizados llegó a los 29.928 en el Puerto de Manta es decir el 28%, mientras que los años 2015 y 2016 se vieron reducido ese número, aunque para 2017 debido a la eliminación de los cupos y de las restricciones arancelarias se evidencia un crecimiento de 44.713 vehículos dando el 42% en comparación con los otros años, según las opiniones de los distintos funcionarios de Autoridad Portuaria de Manta la movilización de vehículos genera mayores ingresos al Puerto, es decir que la eliminación de restricciones para las importaciones favorece no solo al Puerto sino también a la industria vehicular y es fuente de empleo para la ciudad.

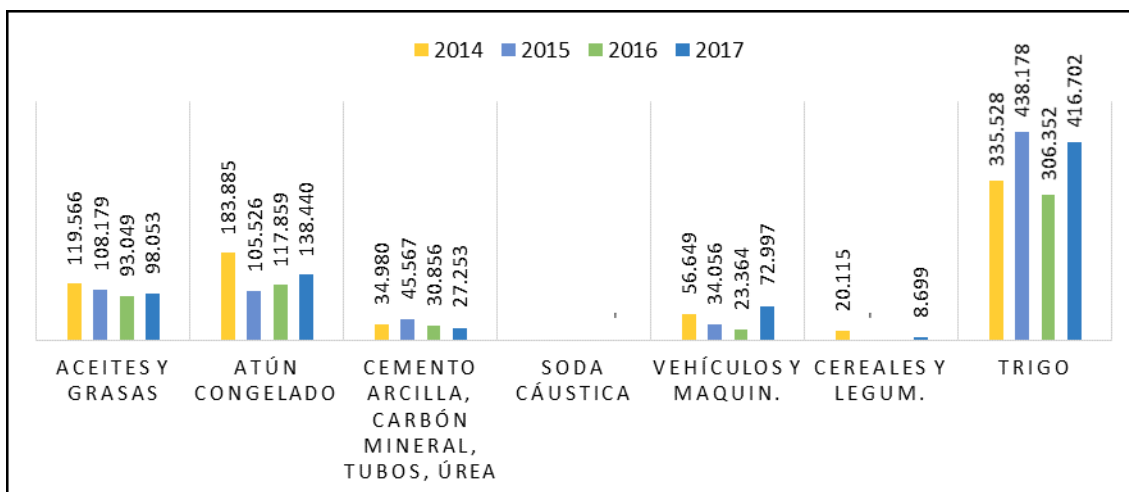
PRINCIPALES PRODUCTOS MOVILIZADOS POR EL PUERTO DE MANTA 2014-2017

IMPORTACIÓN (toneladas)

Año	Aceites Y grasas	Atún congelado	Cemento arcilla, carbón mineral, tubos, úrea	Soda cáustica	Vehiculos y maquin.	Cereales y legum.	Trigo
2014	119.566	183.885	34.980		56.649	20.115	335.528
2015	108.179	105.526	45.567		34.056	-	438.178
2016	93.049	117.859	30.856		23.364		306.352
2017	98.053	138.440	27.253	-	72.997	8.699	416.702

Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor



Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor

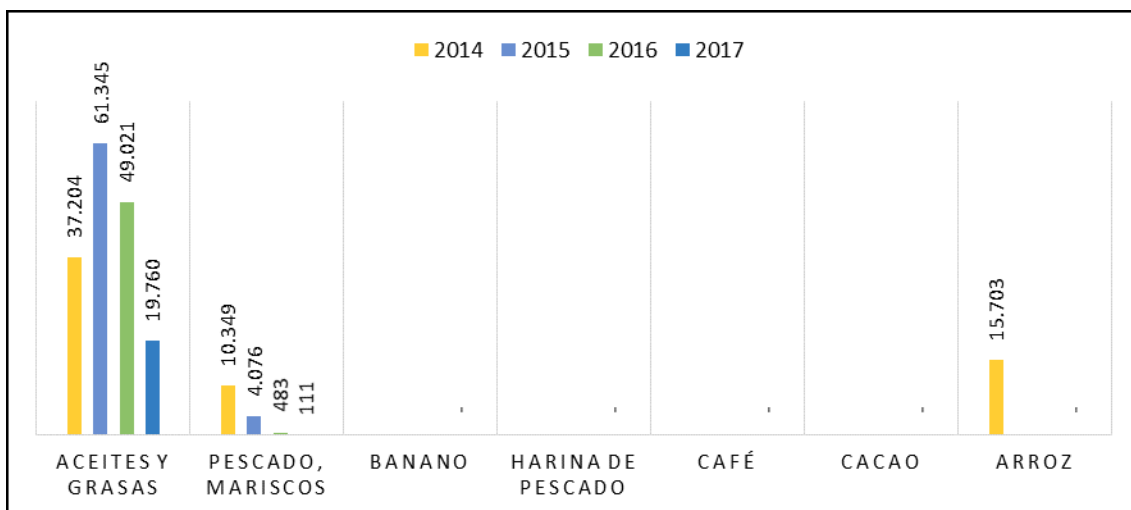
La importación de trigo es uno de los productos más movilizados dentro del Puerto, para el año 2014 se mueven unas 335.528 toneladas de trigo, mientras que para el año 2017 este valor se ve en aumento con 416,702 toneladas que representa el 28%, a esto le siguen el atún congelado con 138.440 toneladas con 25%, aceites y grasas con 98.053 toneladas con 23%, vehículos con 72.997 toneladas con 19%, cemento y otros minerales con 27.253 toneladas con el 10% y por último los cereales y leguminosas con 8.699 toneladas con el 10% en el año 2017.

EXPORTACIÓN (toneladas)

Año	Aceites y grasas	Pescado, mariscos	Banano	Harina de pescado	Café	Cacao	Arroz
2014	37.204	10.349					15.703
2015	61.345	4.076					
2016	49.021	483					
2017	19.760	111	-	-	-	-	-

Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor



Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor

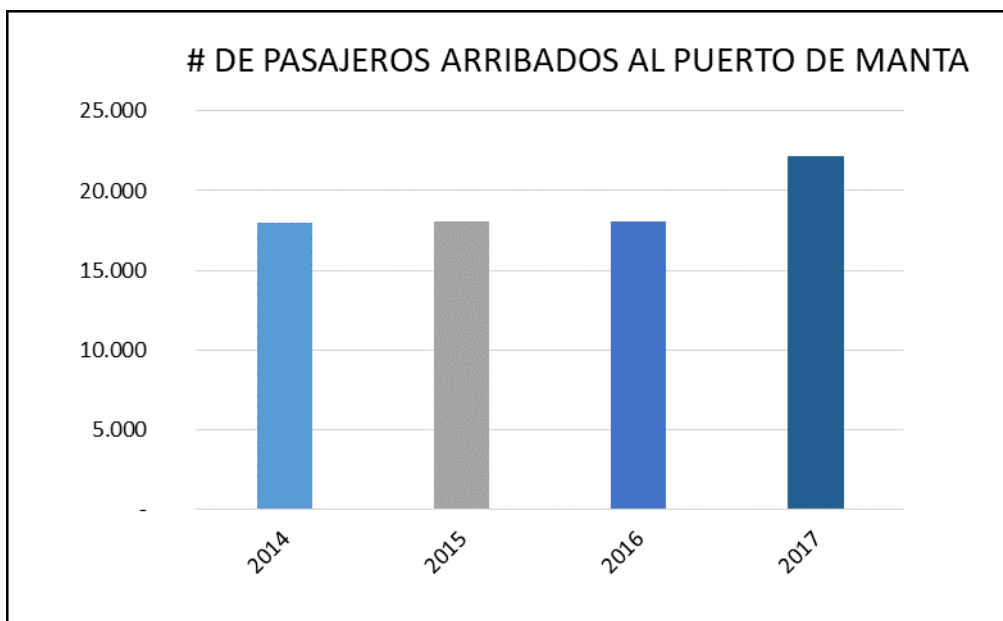
En las exportaciones los aceites y grasas tienen 37.204 toneladas en el año 2014, seguidas por el arroz con 15.703 toneladas y en menor proporción el pescado y mariscos con 10.349 toneladas, para el año 2017 se denota que las exportaciones han disminuido para los aceites y grasas con 19.760 toneladas y el pescado y mariscos con 111 toneladas, mientras que el arroz ya no tiene participación en este Puerto.

BUQUES TURÍSTICOS Y PASAJEROS EN EL PUERTO DE MANTA 2014-2017

AÑO	# buques	pasajeros	tripulantes	total
2014	21	17990	9840	27830
2015	19	18101	10044	28145
2016	20	18065	10180	28245
2017	21	22187	11630	33817

Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor



Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor

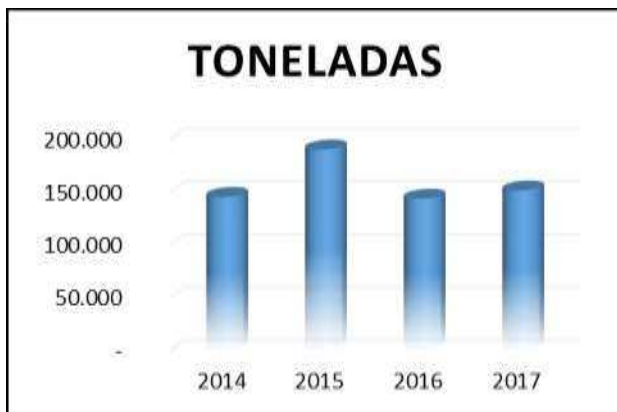
El turismo es fuente importante de ingresos para la ciudad, desde el año 2014 han ingresado 17.990 pasajeros que representa el 23%, para el año 2017 esta cifra se ha visto en aumento con 22.187 pasajeros con un 29%, lo que se estima vaya en aumento debido a los diferentes proyectos delegados a la empresa privada para fomentar el turismo con la construcción del Terminal para Cruceros en la ciudad, este es fuente importante de ingresos para el Puerto y generador de empleo para la ciudad.

PESCA NACIONAL DESEMBARCADA 2014-2017

Año	toneladas
2014	144618
2015	189545
2016	142973
2017	150766

Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor



Fuente: Estadístico APM

Elaboración: El autor

La pesca es de vital importancia para la ciudad por ser fuente de ingresos, en el Puerto de Manta en el año 2014 se desembarca 144.618 toneladas que representa el 23%, en el año 2015 tiene un ligero aumento de 189.545 toneladas es decir el 30%, ya para el 2017 este volumen disminuye con 150.766 toneladas es decir el 24%, esto quiere decir que la pesca nacional se mantiene desde el año 2014 hasta el 2017.

Es importante recordar que cada uno de los servicios ofertados por el Puerto de Manta generan fuentes importantes de empleo tanto directa como indirectamente, no solo se mueve dentro del Puerto la economía sino también en la ciudad y la provincia puesto que genera mayor crecimiento en el comercio, el turismo, la pesca, la industria y otras actividades que son fundamentales para que la población mantenga y porque no decir manabita tenga mayor crecimiento económico y generar mayor desarrollo para las mismas.

5.2. Análisis de los principales factores que permiten al Puerto de Manta potenciar el crecimiento económico de la ciudad durante el periodo 2014 – 2017

A través de las entrevistas realizadas a los diferentes funcionarios de Autoridad Portuaria de Manta y a partir del análisis de la demanda que tienen los servicios en el Puerto se puede determinar los principales factores que inciden en el crecimiento económico de la ciudad.

Alianzas Público- Privadas: Estas alianzas permiten que el Puerto de Manta sea más competitivo a nivel nacional e internacional, debido a que la empresa Privada invierte en recursos que le permiten al Puerto ser más competente además de mejorar la calidad de

los servicios y tener una infraestructura mejor a la actual. En cuanto al Estado, este actúa como ente regulador vigilando que se cumplan las normas establecidas para operar dentro del Puerto y conforme a la normativa establecida dentro del país. AGUNSA movilizó 871 404, 71 toneladas métricas, según un boletín de prensa difundido. Los tipos de cargas que registraron un mayor incremento con respecto al 2016 fueron vehículos con 25%, los graneles sólidos con 59%, la pesca internacional con 30%, y pesca nacional en 11%.

Inversión: En el Puerto de Manta se realiza una inversión de 9 millones otorgado por el Banco Mundial, esta como se ha mencionado anteriormente permite mejorar la calidad de los servicios del Puerto, pero además se necesita para potenciar la estructura y aprovechar los recursos que tiene el Puerto de Manta que por su ubicación estratégica, al realizar una inversión oportuna permitirá ampliar la capacidad que se maneja actualmente, con esta inversión el muelle puede ser ampliado para que el número de buques que atracan sea mucho mayor, así también aumentar la capacidad de movilizar carga contenerizada, ampliar los patios de almacenaje y por ende generar mayores plazas de empleo.

Turismo: Con la construcción del Terminal de Pasajeros de Cruceros se estima que el número de cruceros vaya en aumento en el año 2017 el turismo aumentó al 6,4%, con esto se atrae el turismo no solo nacional sino también internacional, generando fuentes de empleo y mayores ingresos para el Puerto y por ende a la ciudad, la empresa privada también tiene entre sus proyectos mejorar el Malecón escénico que es parte fundamental para atraer el turismo a la ciudad.

Industrias: La presencia del Puerto de en la ciudad, permite que la industria se desarrolle y no solo la industria pesquera sino otras como las molineras y aceiteras, puesto que la materia prima es descargada en el Puerto, y por la cercanía generan reducción de costos, esto beneficia a la ciudad con mayores plazas de empleo e ingresos para la misma. La industria del atún se ha convertido en una de las principales fuentes de ingresos para la economía del país, aportando con, aproximadamente, el 65,48% de la generación de divisas del sector pesquero Representó el 8,71% de las exportaciones no petroleras del país durante (2010 – 2016).

Comercio: Este se ha desarrollado a través del tiempo de manera creciente, y tiene que ver con la presencia del Puerto, puesto que la mayoría de las mercancías importadas se

descargan dentro del mismo, y son comercializadas en la ciudad, otras son descargadas y transportadas vía terrestre a otras ciudades del país. Además por la afluencia de turistas en la ciudad, el comercio va en aumento desde artesanías hasta productos de consumo masivo.

Fuente de empleo: Con la presencia del Puerto se generan mayores plazas de empleo, directamente para movilizar la carga contenerizada (choferes, estibadores, tripulantes, entre otros), indirectamente (operadores de turismo, comerciantes, personal para procesar materia prima, entre otros), esto evidencia la importancia que tiene la presencia del Puerto en la ciudad como ente generador de fuentes de empleo y de ingresos, puesto que si la economía de los pobladores mejora, también la de la ciudad lo hace, esto permite que Manta tenga vista hacia el desarrollo. Las actividades que concentran la mayor cantidad de trabajos son la agricultura, ganadería, caza y pesca con el 28,3 % de empleos. Le siguen el comercio y la manufactura (incluida la refinación de petróleo) con el 18 % y el 11,7 %, respectivamente.

Estos son los principales factores que permiten a la ciudad potenciar el crecimiento económico a través del Puerto, con la presencia del mismo muchos aprovechan estos factores, considerando que no solo se beneficia la ciudad sino también la provincia, siendo el mar el principal generador de crecimiento para la región y aportante al PIB nacional.

CONCLUSIONES

La economía de la ciudad, la provincia y el país giran en torno al comercio, la agricultura, el petróleo, entre otros, y a lo que generen sus puertos, el Puerto de Manta no es la excepción, puesto que es fuente de crecimiento económico para la ciudad, a través de las diferentes actividades que este realiza, que propician a que se generen un sinnúmero de fuentes de trabajo, aportando también al desarrollo del turismo, el comercio y la industria.

La demanda de los servicios del Puerto de Manta va en aumento a medida que se mejora la calidad de los servicios, esto se logra a través de la inversión en infraestructura, tecnología, capacitación permanente del personal que labora en estas instalaciones y ampliación de las mismas, esto a su vez permite que se genere mayores fuentes de empleo y que los usuarios del Puerto disminuyan sus costos de traslado de mercancías, esto favorece en mayor medida a las industrias que se encuentran establecidas en la ciudad.

La pesca, el turismo, el comercio y la industria van de la mano con la presencia del Puerto de Manta esto realza la importancia del mismo en la localidad para generar mayores beneficios económicos, estos sectores productivos son vitales para generar ingresos que a su vez generan mayor cantidad de recaudación de impuestos, lo que da como resultado a obras de carácter público en beneficio de la ciudad.

El Puerto de Manta tiene necesidades que deben ser resueltas a través de alianzas estratégicas entre el gobierno y la empresa privada, con esto se logra mayor competitividad a nivel nacional e internacional.

RECOMENDACIONES

Generar estrategias comerciales a nivel nacional e internacional para que el Puerto de Manta sea reconocido como uno de los principales puertos del Ecuador, con esto se busca que el puerto tenga más usuarios y por ende se generen mayores ingresos al mismo.

Determinar la demanda real de los servicios del Puerto de Manta para basarse en estas cifras con el objetivo de ampliar la infraestructura del Puerto con el fin de ofrecer mayor capacidad instalada, además de ofrecer un servicio de mayor calidad.

Ejecutar proyectos de inversión en el Puerto de Manta que favorezcan a los diferentes sectores productivos que se desarrollan en la ciudad, para permitir que estos generen plazas de empleo y sean más productivos para la localidad.

Efectuar mayores controles dentro del Puerto de Manta con el fin de evaluar y reconocer las necesidades que este tiene, con el fin de resolverlas y que el Puerto sea más eficiente en sus operaciones.

BIBLIOGRAFIA

- Aguas Almeida, S., & Cevallos Karolys, L. (2012). *Modelo de desarrollo y aplicación del cuadro de mando integral en operadoras portuarias, caso Puerto de Manta*. Manta.
- Arteaga, Q., & K, L. (2017). *Mejoramiento y ampliación del puerto de aguas profundas en la ciudad de Manta y su impacto económico en el desarrollo local*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Autoridad Portuaria de Manta. (2016). Obtenido de <http://www.puertodemanta.gob.ec/el-puerto/>
- Benítez, L., & Garcés, A. (1998). *Culturas ecuatorianas: ayer y hoy*. Quito: Editorial Abya Yala.
- Cardona Convers, C., Álzate Hincapie, E., & Rodríguez, S. (2014). *Puerto de Úraba, diferencias en funcionamiento y mejoramiento frente a los puertos nacionales*. ESUMER.
- Castillo Ruperti, M. (13 de Abril de 2015). *Repositorio Universidad de Guayaquil*. Obtenido de Repositorio Universidad de Guayaquil : <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/7230>
- Castro Suárez, C. (30 de Julio de 2015). *Repositorio Universidad de Guayaquil*. Obtenido de Repositorio Universidad de Guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/8495>
- CEPAL. (1990). *Informe del seminario-taller sobre el análisis de la contaminación de la Refinería Estatal Esmeraldas en los ríos Esmeraldas y Teaone*. Esmeraldas: CEPAL.
- Cepal. (2018). *Naciones Unidas Cepal*. Obtenido de Cepal: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6452-puertos-transporte-maritimo-america-latina-caribe-un-analisis-su-desempeno>

- CEPAL. (2018). *Naciones Unidas CEPAL*. Obtenido de Cepal:
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/6452-puertos-transporte-maritimo-america-latina-caribe-un-analisis-su-desempeno>
- Cipoletta Tomassian, G., Pérez, G., & Sánchez, R. (2010). *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*. CEPAL.
- Cruz Barzola, R. (2016). *Evaluación del riesgo económico sobre futuras inversiones de capitalistas extrajeros en las operadoras portuarias ubicadas en la isla trinitaria de la ciudad de Guayaquil*. Guayaquil: UPS.
- El Telegrafo. (2018). *El telegrafo*. Obtenido de Puertos de Ecuador movieron 1,7 millones de contenedores:
<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/puertos-de-ecuador-movieron-17-millones-de-contenedores>
- El Telegrafo. (2018). *El Telegrafo*. Obtenido de Puertos del Ecuador Movieron 1,7 millones de contenedores:
<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/puertos-de-ecuador-movieron-17-millones-de-contenedores>
- Guillen, A., Badii, M., Garza, F., & Acuña, M. (2015). Descripción y Uso de Indicadores de Crecimiento Económico. *Revista Daena*, 10.
- José, S. (2000). Los puertos, la mundialización, la mundialización de la economía y la ordenación del territorio. *Revista Uruguaya de Geografía*. Obtenido de LOS PUERTOS, LA MUNDIALIZACIÓN DE LA ECONOMÍA Y LA:
<https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/puertos.pdf>
- Morales Muñoz, A., & Jiménez Mendieta, J. (2012). *Construcción de rompeolas, bordos y rellenos para la ampliación del puerto progreso, Yucatán*. Yucatán: IPN.
- Moreno Martínez, C. (2013). *Metodología para maximizar la rentabilidad de una terminal marítima de contenedores a través de la optimización de su grado de automatización*. UPM.

- Osorio Díaz, N. (2011). *Análisis de mercado del sector industrias manufactureras en base a CIU 3 bajo un enfoque de concentración económica en el periodo 2000-2008 en el Ecuador*. Quito: EPN.
- Paucar Misco, A., Soledispa, S., & P, M. (2017). *Análisis del proyecto terminal marítimo especializado en posorja, provincia del guayas y su incidencia en las operaciones del comercio exterior en el Ecuador* . Guayaquil: UG.
- Pavón Balseca, K., & Pereira Delgado, F. (2014). *Corredor logístico comercial como parte del proyecto emblemático Manta Manaos y su estrategia comercial en la inserción del Ecuador a los mercados amazónicos de Perú, Colombia y Brasil con cemento portland y pescado enlatado*. Quito: ESPE.
- Pindo, J. (2013). *Análisis de vulnerabilidad cantón Manta*. Manta: CEDIA.
- Quimí Arteaga, K. (6 de Agosto de 2017). *Repositorio Universidad de Guayaquil* .
Obtenido de Repositorio Universidad de Guayaquil :
<http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/22716>
- Revista Sector Marítimo. (2018). *Sector Marítimo Ingeniería Naval*. Obtenido de <https://sectormaritimo.es/transporte-maritimo-indispensable-mundo>
- Revista Sector Marítimo. (2018). *Sector Marítimo Ingeniería Naval*. Obtenido de <https://sectormaritimo.es/transporte-maritimo-indispensable-mundo>
- Rodríguez Flores, A. (2013). *Plan asociativo aplicado a las modistas de la cabecera parroquial de Chanduy, cantón Santa Elena, provincia de Santa Elena, año 2013*. La Libertad: Universidad Estatal Península de Santa Elena.
- Saldarriaga, R., López, G., Darenis, K., & Blandón Restrepo, A. (2016). *Identificación del estado actual y potencial logístico económico del puerto regional de Buenaventura*. Buenaventura: ESUMER.
- Segrelles, J. (2000). Los Puertos, la mundialización de la economía y la ordenación del territorio. *Revista Uruguaya de Geografía*.
- Valencia Cifuentes, N. (2016). *Propuesta de creación de una ruta gastronómica: El camino del ceviche ecuatoriano a través de las provincias de Pichincha, Esmeraldas y Manabí*. Quito: Universidad de las Américas.

Vivar Vega, A. (2014). *La subsistencia del nepotismo en la función pública, al permitirse la vigencia de contratos de servicios ocasionales, y contratos de servicios civiles profesionales, pese a las políticas estatales de meritocracia*. UNL.

ANEXOS

Anexo #1



Elaborado por: Claudia Manuela Vaca Juncay
Fuente: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí
Descripción: Entrevista al Director del Departamento Administrativo de la Autoridad Portuaria de Manta.



Elaborado por: Claudia Manuela Vaca Juncay
Fuente: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí
Descripción: Entrevista a la Directora del Departamento Financiero de la Autoridad Portuaria de Manta.



Elaborado por: Claudia Manuela Vaca Juncay
Fuente: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí
Descripción: Entrevista al Gerente de la Autoridad Portuaria de Manta.



Elaborado por: Claudia Manuela Vaca Juncay
Fuente: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí
Descripción: Entrevista al Director del Departamento Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Manta.

Anexo #2

ENTREVISTA A GERENTE DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

Entrevistado: Lcdo. Luis Alfredo Ortiz Sierra.

- 1. ¿Cuáles son sus principales funciones dentro de la APM?**
- 2. ¿Cuáles son los objetivos propuestos para desarrollar sus funciones?**
- 3. ¿Existe un plan de capacitación permanente para funcionarios, empleados y trabajadores de APM, explique en qué áreas del conocimiento?**
- 4. ¿Cuáles son las ventajas y desventajas a las que se enfrenta el Puerto de Manta para insertarse en la competitividad nacional e internacional?**
- 5. ¿Conoce usted el aporte porcentual del puerto de Manta al crecimiento económico de la ciudad?**
- 6. ¿Cuáles son las actividades esenciales del Puerto de Manta con mayor volumen de operativización y en que porcentajes aportan al crecimiento económico de la ciudad?**
- 7. ¿Desde su punto de vista, cree usted que las políticas implantadas por el gobierno benefician a los Puertos y el comercio Marítimo Nacional?**
- 8. ¿Cuáles considera usted que son los sectores productivos que se benefician de la oferta de servicios del Puerto?**
- 9. ¿Cuál es la especialización del Puerto de Manta de acuerdo a los servicios que oferta?**
- 10. ¿Existe una proyección de crecimiento en el Puerto de Manta?**

ENTREVISTA A DIRECTOR DE OPERACIONES PORTUARIAS DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

Entrevistado: Lcdo. Carlos Guerrero Herdoiza

- 1. ¿Cuáles son las principales actividades que se desarrollan dentro de APM?**
- 2. ¿De qué manera coordinan la logística para la transferencia de mercancías entre los medios de transportes marítimos y terrestres?**
- 3. ¿Cuál es la capacidad instalada que posee el Puerto de Manta para desarrollar las operaciones portuarias dentro del mismo?**
- 4. ¿Cree usted que el Puerto de Manta tiene influencia sobre el crecimiento económico de la ciudad?**
- 5. ¿Cómo controlan que la operación y prestación de servicios portuarios se realice de acuerdo a las normas y políticas nacionales e internacionales establecidas para satisfacer las necesidades de los clientes y usuarios?**
- 6. ¿A partir de las distintas operaciones y actividades que se realizan en el Puerto de Manta, cuántos empleados tiene a cargo directa e indirectamente la APM?**
- 7. ¿Cuáles son los volúmenes de carga que se manejan en el puerto durante el periodo 2014 al 2017 según el tipo de servicio que este brinda?**
- 8. ¿Cuál es su opinión respecto a los volúmenes de carga manejada durante este periodo, cree que ha que se ha incrementado o decrecido?**
- 9. ¿Cuáles considera usted que son las necesidades actuales del Puerto de Manta para que las operaciones sean más eficientes y eficaces, y por ende se inserta en la competitividad nacional e internacional?**
- 10. ¿Cuáles considera usted que son las soluciones a estas necesidades?**

ENTREVISTA AL DIRECTOR FINANCIERO DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

Entrevistado: Ing. Mariana Cassis Zambrano

- 1. ¿Cuáles son sus principales funciones dentro de la APM?**

- 2. ¿Cuáles son los precios por cada tipo de servicio que se ofrece dentro del Puerto de Manta?**

- 3. ¿Cuál es el presupuesto anual que maneja APM para realizar sus operaciones, detalle durante el periodo 2014-2017?**

- 4. ¿Cree usted que el Puerto de Manta potencia el crecimiento económico de la ciudad?**

- 5. ¿Según las cifras facturadas durante el periodo 2014- 2017, cree usted que la APM ha generado ingresos que le permitan potenciar la estructura portuaria?**

- 6. Dentro de los servicios que ofrece APM, ¿cuál es el servicio que más ingresos obtuvo durante los 4 últimos años?**

- 7. ¿Existe algún plan de inversión para mejorar la calidad de los servicios e instalaciones del Puerto de Manta y de APM?**

ENTREVISTA AL DIRECTOR ADMINISTRATIVO DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

Entrevistado: Ab. Hugo Suárez Palacios

- 1. ¿Cuáles son sus principales funciones dentro de la APM?**

- 2. ¿El personal de APM recibe frecuentemente capacitación profesional para desarrollar con mayor eficiencia las funciones correspondientes a cada puesto dentro de la Entidad?**

- 3. ¿Cree usted que la administración de APM desde 2014 a 2017, ha logrado cumplir con los estándares requeridos para ser una institución competitiva a nivel nacional e internacional?**

- 4. ¿Cuáles han sido las ventajas y desventajas que ha tenido la institución a lo largo del periodo 2014 a 2017?**

- 5. ¿En el contexto económico, cree usted que la presencia del Puerto de Manta ha sido el principal ente generador de desarrollo y de crecimiento económico para la ciudad?**

- 6. ¿APM cuenta con algún tipo de control para medir la eficiencia y eficacia que tiene esta institución?**

- 7. ¿Cuáles son las entidades públicas que controlan el funcionamiento de APM, y cuál es la gestión que realiza APM para cumplir con los requerimientos establecidos?**