



Uleam
UNIVERSIDAD LAICA
ELOY ALFARO DE MANABÍ

**UNIVERSIDAD LAICA
ELOY ALFARO DE MANABÍ**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS,
CONTABLES Y COMERCIO**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR
Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**TRABAJO DE TITULACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERO
EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**

TEMA:

**“EXPANSIÓN DEL NODO LOGÍSTICO EN EL PUERTO DE MANTA MEDIANTE EL
CONEXO DE SU HINTERLAND Y FORELAND.”**

ELABORADO POR:

YEREMIK OSWALDO ALVIA GÓMEZ

TUTOR:

ING. KARLOS EDUARDO MUÑOZ MACÍAS, MG

MANTA – ECUADOR

2025

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Yeremik Oswaldo Alvia Gómez,

DECLARO QUE:

El contenido en el presente Trabajo de Titulación, “**EXPANSIÓN DEL NODO LOGÍSTICO EN EL PUERTO DE MANTA EN CONEXO DE SU HINTERLAND Y FORELAND.**” ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas y pie de las páginas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía.

Los resultados, análisis, lecciones y recomendaciones obtenidas de un amplio estudio son única y exclusiva responsabilidad del autor, datos que no pueden ser modificados sin la debida autorización.

A través de esta declaración, cedo la investigación a la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí para que la utilice como estime conveniente, según lo establecido por las Leyes y Reglamentos estipulados y por la normativa institucional vigente.

Manta, 29 de Enero de 2025



Yeremik Oswaldo Alvia Gómez
C.C: 1315201077

	NOMBRE DEL DOCUMENTO: CERTIFICADO DE TUTOR(A)	CÓDIGO: PAT-01-F-010
	PROCEDIMIENTO: TITULACIÓN DE ESTUDIANTES DE GRADO	REVISIÓN: 2 Página 1 de 1

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutor(a) de la Facultad de Ciencias Administrativas, Contables y Comercio de la Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí, CERTIFICO:

Haber dirigido y revisado el trabajo de investigación, bajo la autoría del estudiante Yeremik Oswaldo Alvia Gómez, legalmente matriculado en la carrera de COMERCIO EXTERIOR, período académico 2024-2025, cumpliendo el total de 400 horas, bajo la opción de titulación de proyecto de investigación, cuyo tema del proyecto es "Bajo tráfico de carga contenerizada en el puerto de Manta."

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

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

Manta, 6 de enero de 2025.

Lo certifico,



Ing. Karlos Eduardo Muñoz Macías, Mgtr.
Docente Tutor(a)
Área: Comercio Exterior

DEDICATORIA

Dedico mi tesis a mi madre Eco. Kerly Gómez por estar presente para mí, por impulsarme y no dejarme caer, por guiar mis pasos y encaminarlos siempre en lo correcto, por ser el ejemplo de perseverancia, constancia e inquebrantabilidad que yo debo ser.

AGRADECIMIENTO

A mi núcleo familiar por estar presente y contantemente apoyándome durante todo mi tiempo de estudios universitarios permitiéndome desarrollarme de la mejor forma personal y académicamente.

A mis profesores que han estado conmigo desde el inicio de este viaje educativo enseñándome, inculcándome e impregnándome de toda su pericia académica en los estudios de mi carrera.

A mi tutor de tesis Ing. Karlos Muñoz y a quien fue mi primer tutor Eco. Rodolfo Cano quienes con sus experiencias, dedicación, paciencia y apoyo continuo fueron fundamentales para la culminación del presente trabajo de titulación.

A mis amigos y compañeros que se han convertido también en parte de este trabajo impulsándome con palabras de aliento para seguir mejorando día a día.

Por último, a la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí que me ha exigido estándares académicos altos lo cual me ha encaminado a ser un gran profesional.

A todos, gracias por ser parte de este gran momento.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	I
DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTO	III
RESUMEN	VII
ABSTRACT.....	VIII
Introducción	1
CAPITULO I	2
1. Generalidades.....	2
1.1. Justificación	2
1.2. Diseño Teórico	6
1.2.1. Planteamiento del Problema.....	6
1.2.2. Formulación del Problema	18
1.2.3. Delimitación del Problema.....	19
1.2.4. Objetivos de la Investigación	19
1.2.5. Variables.....	20
CAPÍTULO II.....	20
2. Marco Teórico.....	20
2.1. Antecedentes.....	20
2.1.1. Antecedentes nacionales.....	20

2.1.2.	Antecedentes internacionales	23
2.1.	Base Teórica	25
2.1.1.	La competitividad portuaria	25
2.1.2.	Gobernanza Portuaria.....	31
2.1.3.	Marketing portuario.....	36
2.1.4.	Planificación portuaria	43
2.2.	Marco Conceptual.....	51
2.2.1.	Carga contenerizada	51
2.2.2.	Hinterland.....	52
2.2.3.	Líneas navieras.....	53
2.2.4.	Conectividad vial.....	53
2.2.5.	Indicadores Portuarios.....	54
2.2.6.	Foreland.....	55
2.2.7.	Puerto seco	56
2.2.8.	ZAL (Zona de Actividad Logística).....	57
2.2.9.	ZEE (Zona Económica especial).....	58
CAPITULO III.....		60
3.	Diagnostico	60
3.1.	Diseño de la Investigación.....	60
3.2.	Aplicación de los Instrumentos	60

3.2.1. Tipo de Investigación	60
3.2.2. Métodos	60
3.3. Procedimiento de Información	61
3.4. Análisis de Resultados.....	63
CAPITULO IV.....	64
4. Resultados.....	64
4.1. Análisis del tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta	64
4.2. Factores que limitan el crecimiento del tráfico contenerizado	66
4.3. Percepción de los actores del sector portuario.....	68
4.4. Análisis de costos y su impacto en el comercio exterior	71
4.5. Evaluación de la competitividad del Puerto de Manta	73
Conclusiones.....	76
Recomendaciones	78
Bibliografía	79
ANEXOS	88
Anexo 1: Síntesis de Respuestas de la Encuesta a Expertos.....	88
Anexo 2: Transcripción de la Entrevista con el Ing. Hugo Rosero	91
Anexo 3: Transcripción de la Entrevista con el Ing. Roberto Salazar	97

RESUMEN

El presente estudio analiza los factores que han influido en el bajo tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta, un problema que ha reducido su participación en el comercio exterior ecuatoriano. A través de un enfoque cualitativo y descriptivo, se realizó una revisión documental y se aplicaron encuestas y entrevistas a expertos del sector portuario para identificar las principales causas de esta problemática.

Los resultados evidencian que la falta de conectividad vial eficiente, la ausencia de nuevas líneas navieras, los altos costos operacionales y las limitaciones en infraestructura y productividad han sido los principales obstáculos para el crecimiento del puerto. Se destaca que el desbalance entre importaciones y exportaciones, sumado a la escasez de incentivos para la atracción de operadores logísticos, ha generado un círculo vicioso que impide la consolidación del Puerto de Manta como un punto estratégico para el comercio marítimo.

Ante estos hallazgos, se proponen estrategias orientadas a mejorar la infraestructura portuaria, optimizar la eficiencia operativa, reducir costos logísticos y fortalecer la conectividad terrestre con el hinterland. También se recomienda el establecimiento de alianzas estratégicas con empresas navieras para incrementar la oferta de servicios y diversificar el uso del puerto.

La investigación concluye que, si bien el Puerto de Manta posee un potencial estratégico, es indispensable implementar medidas integrales que le permitan competir con otros terminales de la región y recuperar su importancia en el tráfico de carga contenerizada.

Palabras clave: Puerto de Manta, tráfico de carga contenerizada, conectividad vial, líneas navieras, comercio exterior, infraestructura portuaria, eficiencia operativa.

ABSTRACT

The present study analyzes the factors that have influenced the low traffic of containerized cargo in the Port of Manta, a problem that has reduced its participation in Ecuadorian foreign trade. Through a qualitative and descriptive approach, a documentary review was carried out and surveys and interviews were applied to experts in the port sector to identify the main causes of this problem.

The results show that the lack of efficient road connectivity, the absence of new shipping lines, high operational costs and limitations in infrastructure and productivity have been the main obstacles to the growth of the port. It is highlighted that the imbalance between imports and exports, added to the scarcity of incentives to attract logistics operators, has generated a vicious circle that prevents the consolidation of the Port of Manta as a strategic point for maritime trade.

Given these findings, strategies are proposed aimed at improving port infrastructure, optimizing operational efficiency, reducing logistics costs and strengthening land connectivity with the hinterland. The establishment of strategic alliances with shipping companies is also recommended to increase the offer of services and diversify the use of the port.

The investigation concludes that, although the Port of Manta has strategic potential, it is essential to implement comprehensive measures that allow it to compete with other terminals in the region and recover its importance in containerized cargo traffic.

Keywords: Port of Manta, containerized cargo traffic, road connectivity, shipping lines, foreign trade, port infrastructure, operational efficiency.

Introducción

El Puerto de Manta ha experimentado una reducción significativa en el tráfico de carga contenerizada en las últimas dos décadas, lo que ha limitado su participación en el comercio exterior ecuatoriano. A pesar de contar con una ubicación estratégica en la Costa del Pacífico, su desarrollo ha sido afectado por diversos factores, entre ellos la falta de conectividad vial eficiente, la escasa oferta de líneas navieras, los costos operacionales elevados y las limitaciones en infraestructura y productividad.

Este estudio tiene como objetivo describir los factores que han influido en esta problemática y evaluar su impacto en la competitividad del puerto. Para ello, se empleó un enfoque cualitativo y descriptivo, basado en la revisión de fuentes documentales, el análisis de datos estadísticos y la aplicación de encuestas y entrevistas a expertos del sector portuario.

El análisis de los resultados permitió identificar que la carga generada en el hinterland del puerto tiende a desviarse hacia otros terminales del país, como Guayaquil y Posorja, debido a la falta de incentivos logísticos y comerciales. Además, se evidenció que la limitada infraestructura portuaria y la baja frecuencia de recaladas de buques han restringido el crecimiento del tráfico contenerizado.

A partir de estos hallazgos, la investigación propone estrategias para mejorar la infraestructura, fortalecer la conectividad y atraer nuevas líneas navieras, con el fin de incrementar la actividad portuaria y posicionar al Puerto de Manta como una alternativa viable para el comercio internacional.

CAPITULO I

1. Generalidades

1.1. Justificación

La presente investigación sobre la “Expansión del nodo logístico en el Puerto de Manta en conexo de su Hinterland y Foreland” se realizará con la finalidad de obtener un entendimiento de las causas y/o circunstancias que han provocado que durante las últimas dos décadas el tráfico de carga contenerizada se redujera pasando de movilizar más de 20 000 TEUs en el año 2003 a movilizar no más de 9000 TEUs en el año 2020, así mismo su participación dentro del sistema portuario nacional pasó de ser del 3.6% en el año 2003 a ser del 0.4% para el año 2020.

Esta investigación es de importancia debido a que el análisis y comprensión de que ha pasado y porque en el transcurso de las dos décadas pasadas la administración del puerto ha tenido una decadencia en sus operaciones portuarias contenerizadas, así aportando una síntesis de las causalidades que han tenido influencia en esta reducción de actividad contenerizada.

La investigación cómo tema de actualidad comprende a que el puerto debe mejorar sus operaciones con la finalidad de entrar en mayor medida a la competencia portuaria del país mediante la actualización de sus procesos y equipamientos.

Esta investigación brindara un aporte practico con la finalidad de obtener posibles soluciones al bajo nivel de carga contenerizada que tiene el Puerto de Manta mediante el análisis y compresión de información obtenida.

La presente investigación es pertinente con los problemas de desarrollo a nivel mundial, nacional, zonal, provincial y cantonal.

A nivel mundial la presente investigación se vincula con el objetivo 9 de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 el cual busca “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación” en base a que la creación y/o adecuación de infraestructuras resilientes que se han convertido en uno de los nuevos pilares dentro de las industria para no solo mitigar los peligros que estas puedan presentar, sino también para brindar un servicio de calidad dentro de la cadena económica, estas estructuras resilientes serían más inteligentes y eficientes. (CEPAL, (s.f)).

A nivel nacionalmente la presente investigación se vincula al Objetivo 3 del Eje Económico del “Plan de Creación de Oportunidades 2021 – 2025” que busca “Fomentar la productividad y competitividad en los sectores agrícola, industrial, acuícola y pesquero, bajo el enfoque de la económica circular” ya que este objetivo centra su importancia en el fomento del desarrollo industrial para mejorar la cadena productiva con apoyo de todos los actores económicos, así como también promueve la competitividad y productividad para el desarrollo de

las industrias y economías con un encadenamiento productivo de las áreas rurales y urbanas que fortalecerán y promoverán las redes las productivas y económicas. (SNP,2021)

A nivel provincial la investigación se vincula con el objetivo 11 “Asegurar la soberanía y eficiencia de los sectores estratégicos para la transformación industrial y tecnológica” del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Manabí 2015 -2024 Provincia del Milenio en base al mejoramiento de las estructuras industriales para su crecimiento y mejoramiento de la cadenas productivas y desarrollo de esta dinamizando de manera paralela un mínimo de 10 cadenas productivas anualmente, además de un mejoramiento de los servicios viales de al menos 3000 km en la provincia. (CPM,2016)

Así mismo a nivel cantonal se vincula con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Manta en programa denominado “Promover las condiciones a nivel de infraestructura pública y de apoyo para la promoción económica y la atracción de inversiones” del Objetivo estratégico 2 con los cual se obtendría un desarrollo industrial, agroindustrial, tecnológico y logístico con la finalidad de satisfacer y mejorar el cambio de la matriz productiva así como de un mejoramiento y crecimiento de las industrias en la zona aplicando una política de incremento de infraestructura y servicios públicos de calidad que permitan al territorio convertirse en un polo de desarrollo de la Zona 4 Pacífico y el país (GAD de Manta, 2021)

En cuanto a la pertinencia con el quehacer académico – investigativo de nuestra universidad la presente investigación tendrá como eje directriz la línea de investigación

institucional número 2 denominada “Economía y Desarrollo sustentable”, esta línea de investigación se enfoca en la creación y fomentación de proyectos investigativos que aporten a la generación de nuevas cadenas productivas que proporcionen producciones y servicios con incentivos de inversiones directas para la economía e infraestructuras.(DCI, 2016)

De igual manera la presente investigación está vinculada al campo de conocimiento o dominio académico numero 2 contemplado en el modelo educativo de nuestra universidad el cual se denomina “Economía Social y Solidaria para el Buen Vivir” que busca fomentar una economía y desarrollo sustentable con una valoración y mantenimiento de la integridad de los bienes e infraestructuras de la Zona 4 Pacifico. (PEDI, 2016)

Los beneficios obtenidos de la presente investigación se enfocan en la recopilación de información que permitirá diagnosticar cuales son las causantes del bajo nivel de trafico contenerizada en el Puerto de Manta y cómo se podría buscar una solución a esta problemática, esta investigación beneficia a todo aquel que necesite una investigación enfocada en nivel de tráfico de carga contenerizada que ha tenido el Puerto de Manta en los últimos años.

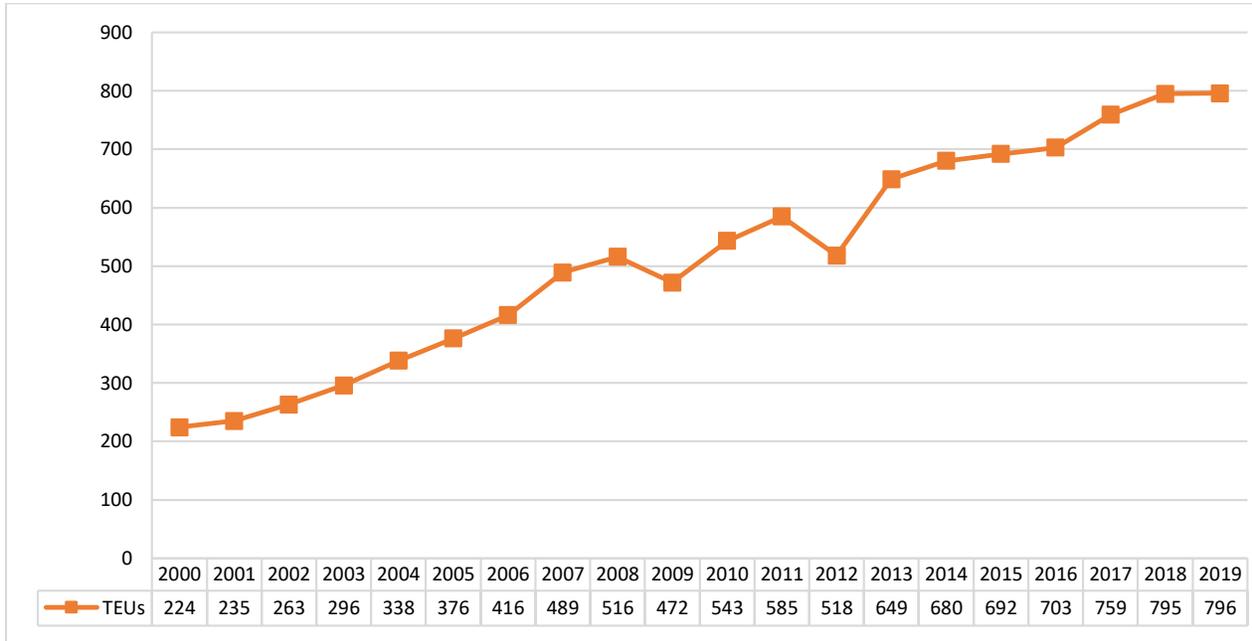
1.2. Diseño Teórico

1.2.1. Planteamiento del Problema

La presente investigación se centra en la problemática de bajo tráfico de carga contenerizada por el Puerto de Manta la misma que ha sido una característica persistente en los últimos años en dónde ha persistido un bajo tráfico de contenedores y una disminución notable en la recalada de naves portacontenedores, esto se evidencio cuando a mediados del años 2006 la línea naviera Maersk con su servicio de buques Feeder decidió cancelar sus operaciones en el Puerto de Manta para trasladarse al Puerto de Esmeraldas, desde ese momento hasta 2015 la línea naviera CCNI continuo con sus operaciones de manera esporádica, para el periodo entre 2016 al 2018 no hubo un tráfico de carga contenerizada, para 2019 la delegación del puerto a la empresa chilena AGUNZA hizo que esta comenzara otra vez con las operaciones de movimiento de carga contenerizada en el puerto.

En el contexto mundial el tráfico de contenedores muestra una realidad distinta en el periodo de estudio comprendido desde el año 2000 al año 2019 en dónde se muestra un crecimiento de 3.5 veces durante el periodo analizado, siendo así que el tráfico de carga contenerizada pasó de 224 millones de TEUs en el año 2000 a 796 millones de TEUs para el año 2019 así también se calculó que hubo un crecimiento promedio anual del tráfico de carga contenerizada del 6.9%, en la siguiente grafica se visualiza cómo ha ido su crecimiento en el periodo de tiempo ya mencionado.

Gráfico 1 Crecimiento del tráfico de carga contenerizada a nivel mundial (en millones de TEUs)

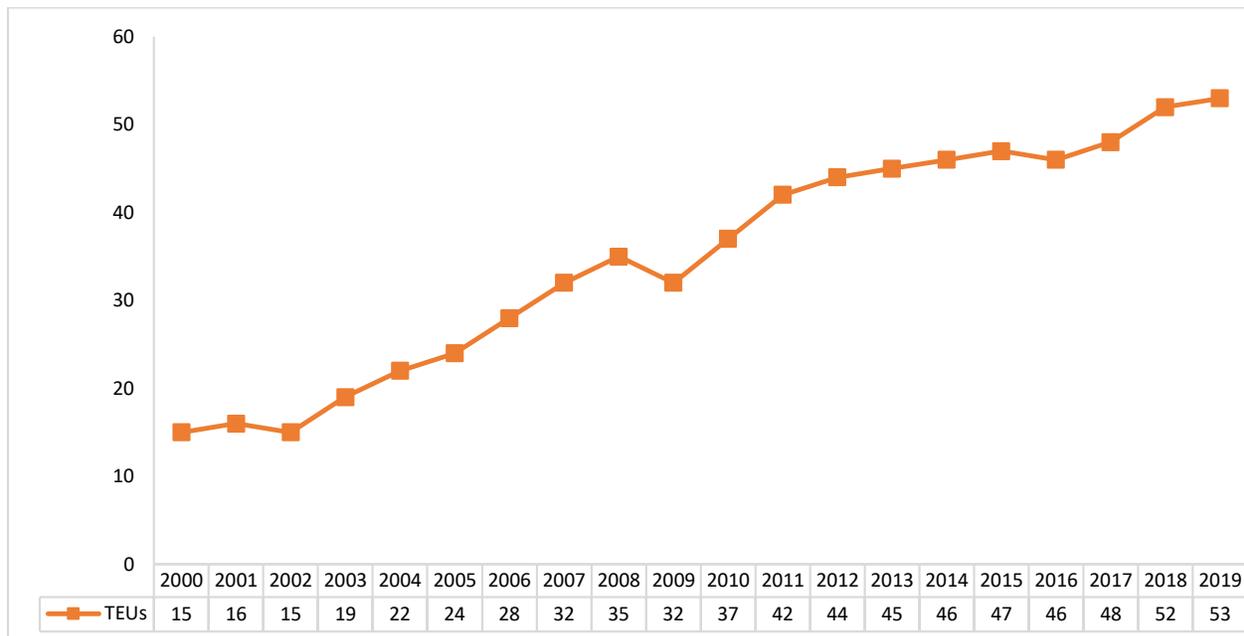


Fuente: Banco Mundial

Elaborado por el autor

A nivel de América Latina y el Caribe también se observa la misma tendencia de crecimiento de 3.5 veces que ha existido a nivel mundial dentro del mismo periodo de estudio, siendo así que se pasó de movilizar 15 millones de TEUs en el año 2000 a 53 millones de TEUs para el año 2019 a demás se calculó un crecimiento promedio anual del tráfico de carga contenerizada del 6.87% .

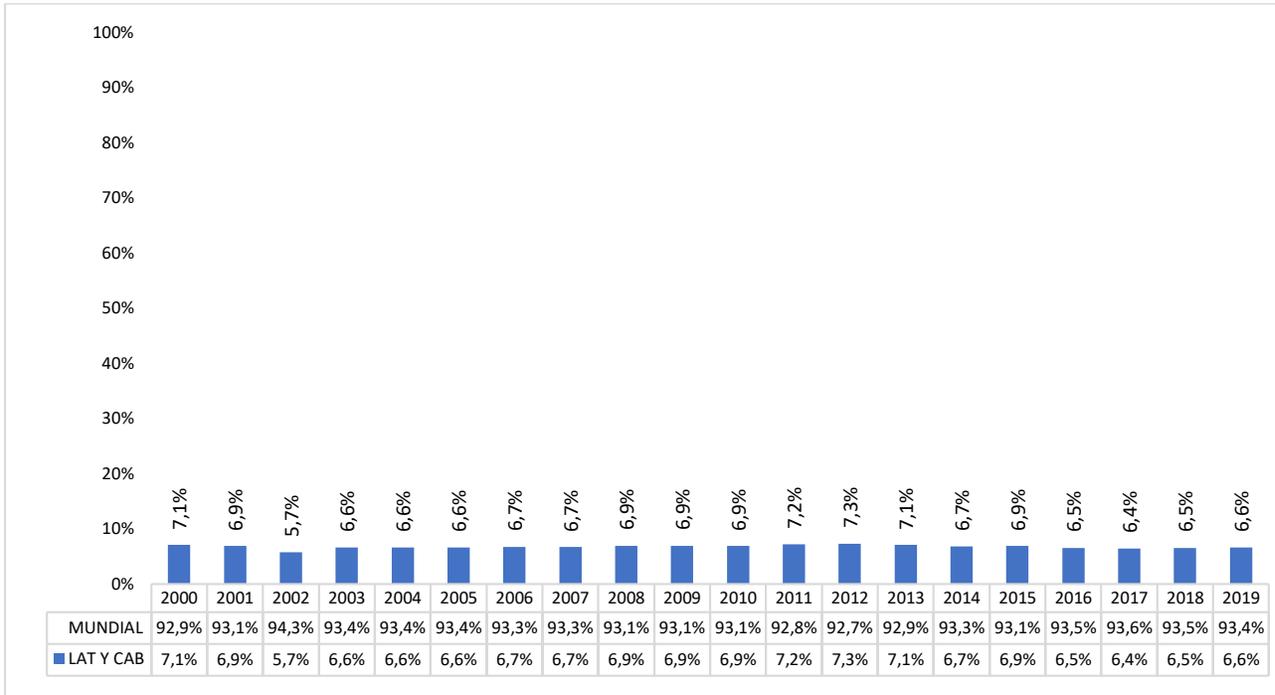
Gráfico 2 Crecimiento del tráfico de carga contenerizada a nivel de Latinoamérica y el Caribe (en millones de TEUs)



Fuente: Banco mundial
Elaborado por el autor

A nivel mundial América Latina y Caribe el tráfico de carga contenerizada ha disminuido su participación siendo así que en el inicio del periodo de estudio en el año 2000 tenía una participación del 7.1% pero para el final del periodo en el año 2019 su participación descendió al 6.6% respecto al tráfico de carga contenerizada mundial.

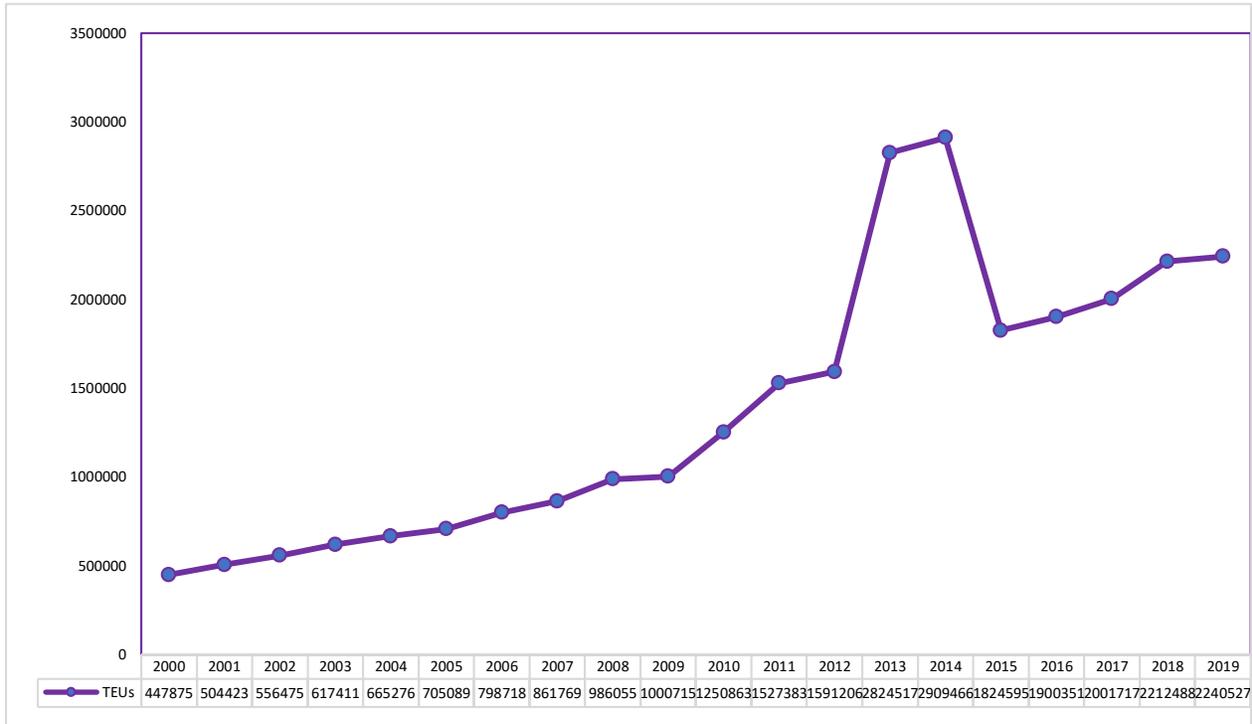
Gráfico 3 Participación del tráfico de carga contenerizada de América Latina y el Caribe respecto al total mundial



Elaborado por el autor

Al igual que en el contexto mundial y Latinoamericano el tráfico de contenedores en Ecuador ha crecido en 4.9 veces para la actualidad con respecto al inicio del periodo de estudio en el año 2000 asiendo así que para este se movilizaban tan solo 447 mil TEUs, para el año 2009 se superó el millón de TEUs y para el final del periodo de estudio en el año 2019 se movilizaban más de 2.2 millones de TEUs teniendo así una tasa de crecimiento promedio anual del 8.03% en el tráfico de carga contenerizada.

Gráfico 4 Crecimiento del tráfico de carga contenerizada en Ecuador (en miles de TEUs)

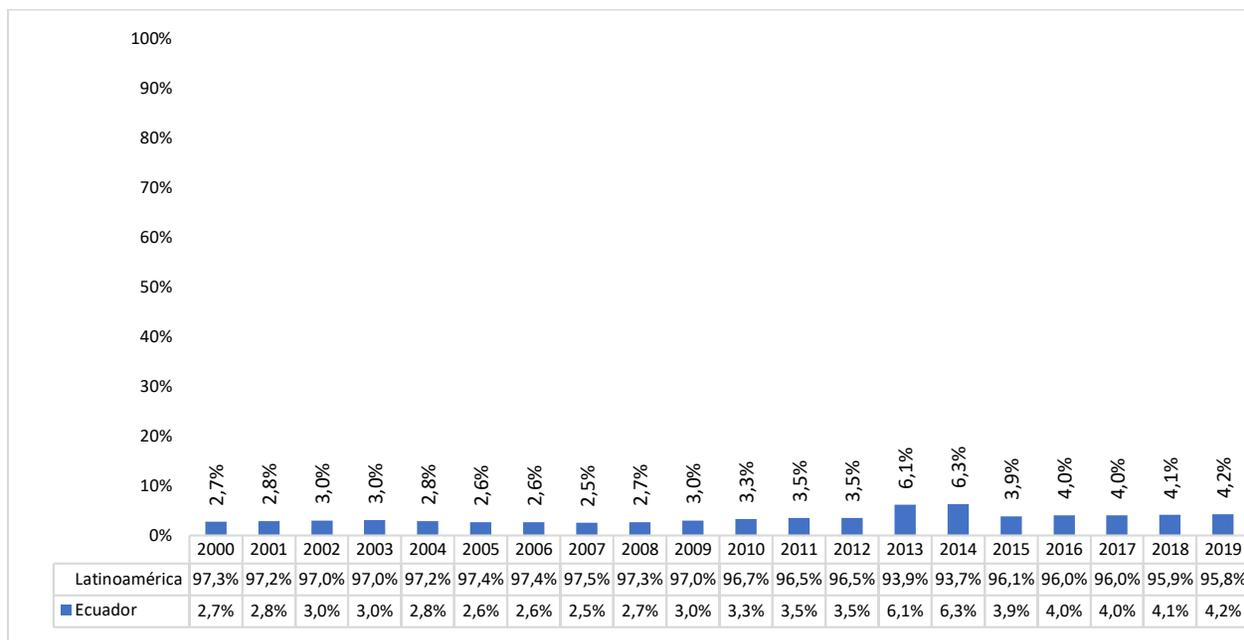


Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Boletín Estadístico Portuario)

Elaborado por el autor

En cuanto a la participación del tráfico de carga contenerizada del Ecuador respecto al tráfico Latinoamérica y el Caribe se observa que este ha pasado de una participación del 2.7% en el año 2000 a una participación del 4.2% en el año 2019.

Gráfico 5 Participación del tráfico de carga contenerizada de Ecuador respecto a América Latina y el Caribe

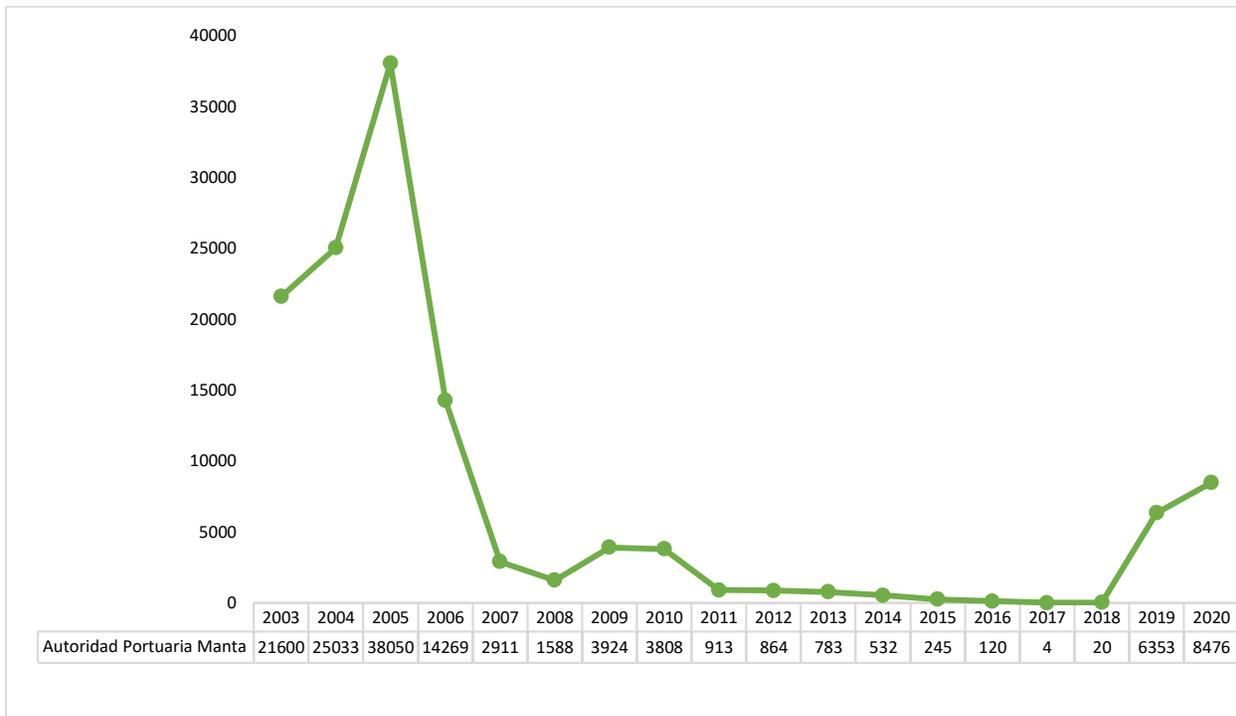


Elaborado por el autor

A diferencia del contexto global, latinoamericano y nacional en general el Puerto de Manta a tenido una caída sistemática en sus operaciones en el tráfico de carga contenerizada, así se evidencia en el siguiente tráfico que muestra la evolución del tráfico de carga contenerizada por el Puerto de Manta durante el periodo 2003-2020, observándose que durante el periodo 2003-2005 la cantidad de TEUs movilizados casi se duplico al pasar de un tráfico de 21600 TEUs en el año 2003 a 38050 TEUs en el 2005. El año 2006 representa un año de inflexión que muestra una caída significativa del tráfico de contenedores por el Puerto de Manta al reducirse dicho tráfico a 1588 TEUs para el año 2008, situación causada principalmente por el cierre de operaciones de la naviera Maersk en el Puerto de Manta a mediados del 2006. Los años 2009 y 2010 muestran un leve incremento del tráfico (unos 3924 y 3808 TEUs respectivamente). Desde el año 2011 se retorna la tendencia decreciente llegando a tener un tráfico de cero durante los

años 2017 y 2018. Desde mediados del año 2019 se retomaron las operaciones de tráfico de contenedores por Manta con el servicio feeder de la naviera CMA-GMC teniendo una recalada semanal en el puerto, en este mismo año se movilizaron 6353 TEUs y para el año 2020 se movilizaron 8476 TEUs. de las operaciones de tráfico de carga contenerizada hasta la actualidad, la participación del Puerto de Manta dentro del sistema nacional actualmente representa un 05% del tráfico de carga contenerizada nacional.

Gráfico 6 Tráfico de carga contenerizada del Puerto de Manta.



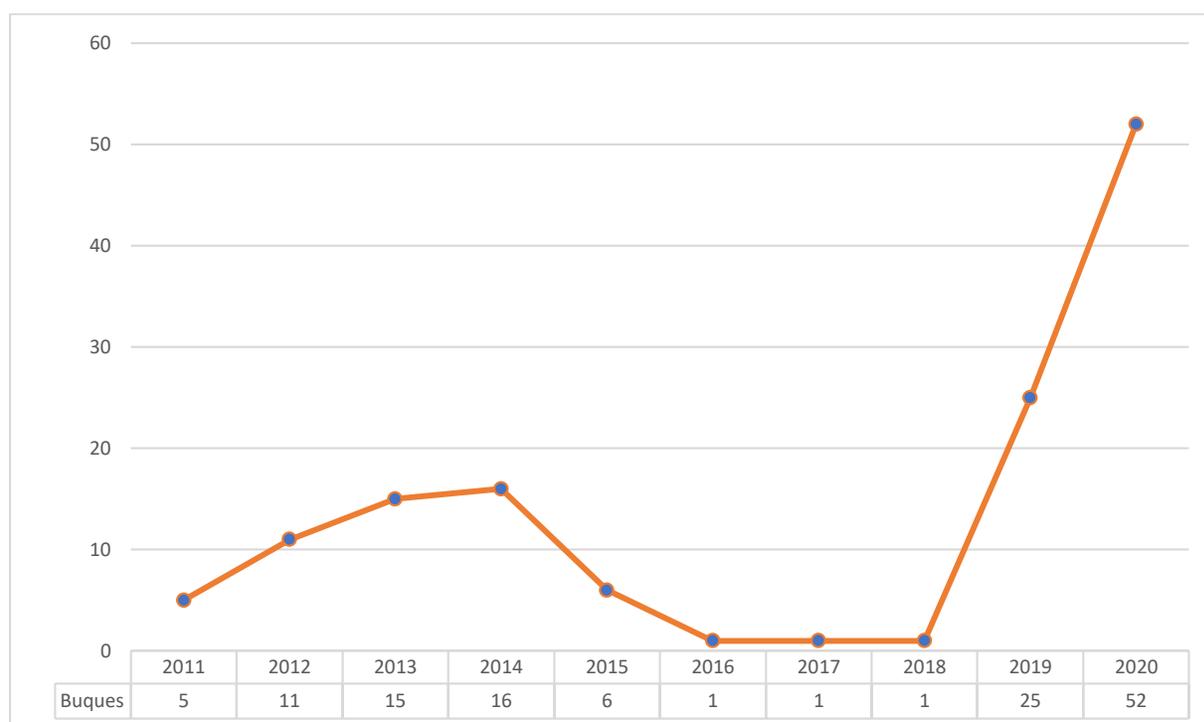
Fuente: Autoridad Portuaria de Manta (Informe estadístico del Puerto de Manta)

Elaborado por el autor

El número de naves porta contenedoras que han arribado al Puerto de Manta en los últimos años ha ido en decrecimiento siendo el periodo del año 2016, 2017 y 2018 en donde solo

llego a arribar un nave portacontenedora en cada año mencionado, de igual manera su participación dentro del sistema portuario del país es mínima llegando a ser del 3.4% para el año 2020.

Gráfico 7 Naves portacontenedores arribadas al Puerto de Manta



Fuente: Autoridad Portuaria de Manta (Informe estadístico del Puerto de Manta)

Elaborado por el autor

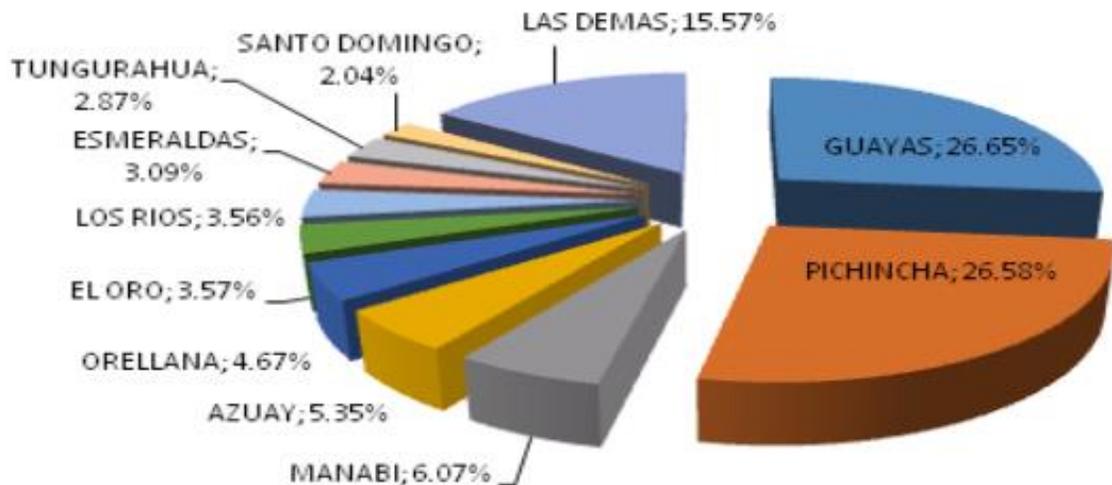
Las principales causas del bajo tráfico de carga contenerizada por el Puerto de Manta que la investigación ha identificado son las siguientes:

- Poca carga contenerizada en el hinterland actual del Puerto de Manta
- Escas recaladas de líneas navieras de contenedores que conecten el hinterland del puerto con su foreland y viceversa

- Limitada conectividad vial del Puerto de Manta con zonas potenciales de carga próximas al hinterland actual del Puerto de Manta
- Indicadores de actividad portuaria por debajo de los estándares internacionales

En cuanto a la poca carga contenerizada en el hinterland actual del Puerto de Manta esta se da debido a que en las zonas de afluencias de captación de carga existe una baja producción y a su vez esta carga se atomiza en base a que estas representan una participación mínima del 8.11% (Zona 4 Pacífico: Manabí y Santo Domingo) del total de producción que hay en el país.

Imagen 1 Porcentaje de participación en la Producción Nacional



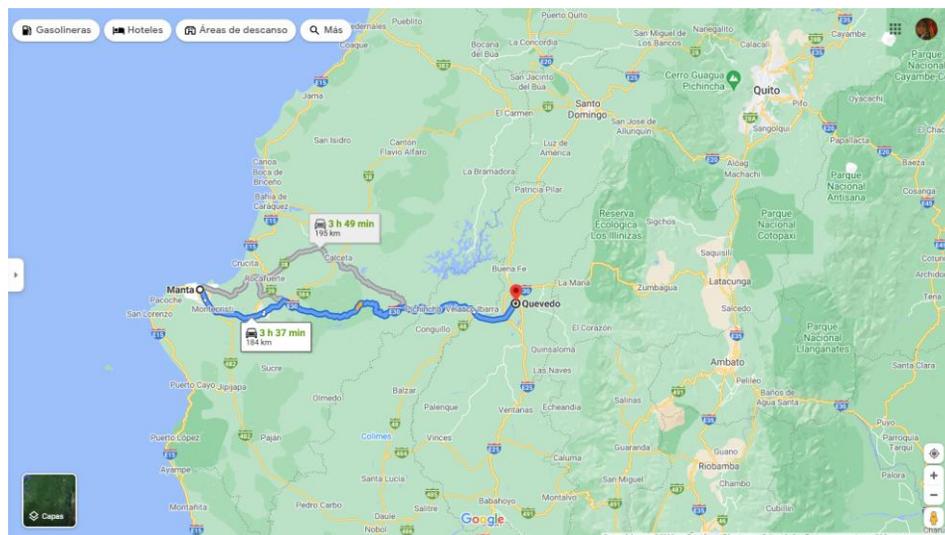
Fuente: Cuentas Nacionales – Banco Central del Ecuador.

Con nuestra segunda causa basada en las escas recaladas de líneas navieras de contenedores que conecten el hinterland del puerto con su foreland y viceversa, esta se da debido

que el hinterland actual del Puerto de Manta es pequeño y la generación de carga es reducida lo cual no es un negocio rentable para las líneas navieras que requieren una cantidad mínima de carga para realizar operaciones para que sean rentables a esto se incluye que las rutas que las líneas navieras utilizan no serían las más idóneas para el envío de los tipos de cargas provenientes del hinterland.

En nuestra tercera causa basada en la limitada conectividad vial del Puerto de Manta con zonas potenciales de carga próximas al hinterland actual del Puerto de Manta, esta se sustenta debido a la deteriorada y/o no adaptada infraestructura de conexión al tipo de vehículos de carga pesada que se movilizarían para el traslado de las cargas, la ruta Manta- Quevedo es una conexión principal al hinterland inmediato para la captación de carga pero esta ruta no tiene una estructura que facilite el traslado de las mercancías desde su origen hasta llegar al puerto, así como esta ruta existen varias más que se encuentran en a la misma situación.

Imagen 2 Ruta Manta - Quevedo



Fuente: Google maps

Para complementar lo dicho anteriormente el Ministerio de transporte y obras públicas e INECO en su Plan estratégico de movilidad 2013 – 2037 nos indica que “El desarrollo de mejores caminos entre Manta y Quito. (...) obtendría ventajas en costo y tiempo para la carga de Quito y permitirá capturar más de este mercado. Existen proyectos en marcha que mejorarán de la red de accesos terrestres a manta y la conectividad con Quito” (MTOPE & INECO, 2010)

En la cuarta causa tenemos que los indicadores de actividad portuaria por debajo de los estándares internacionales debido a que en el puerto no tienen un correcto control del tiempo de servicio a la nave, permanencia de la carga en el puerto y la velocidad que se demora la grúa en la carga y descarga esta última en especial debido a que la cantidad de movimiento de contenedores en el Puerto de Manta según sus equipamientos son de movilizar en una hora de operación ocho a diez contenedores muy por debajo que su competencia, en comparación a otros puertos con el mismo tipo de grúas porticas estos movilizan en una hora de operación veinte a veinticinco contenedores.

Los efectos del bajo tráfico de carga contenerizada por el Puerto de Manta que la investigación ha identificado son las siguientes:

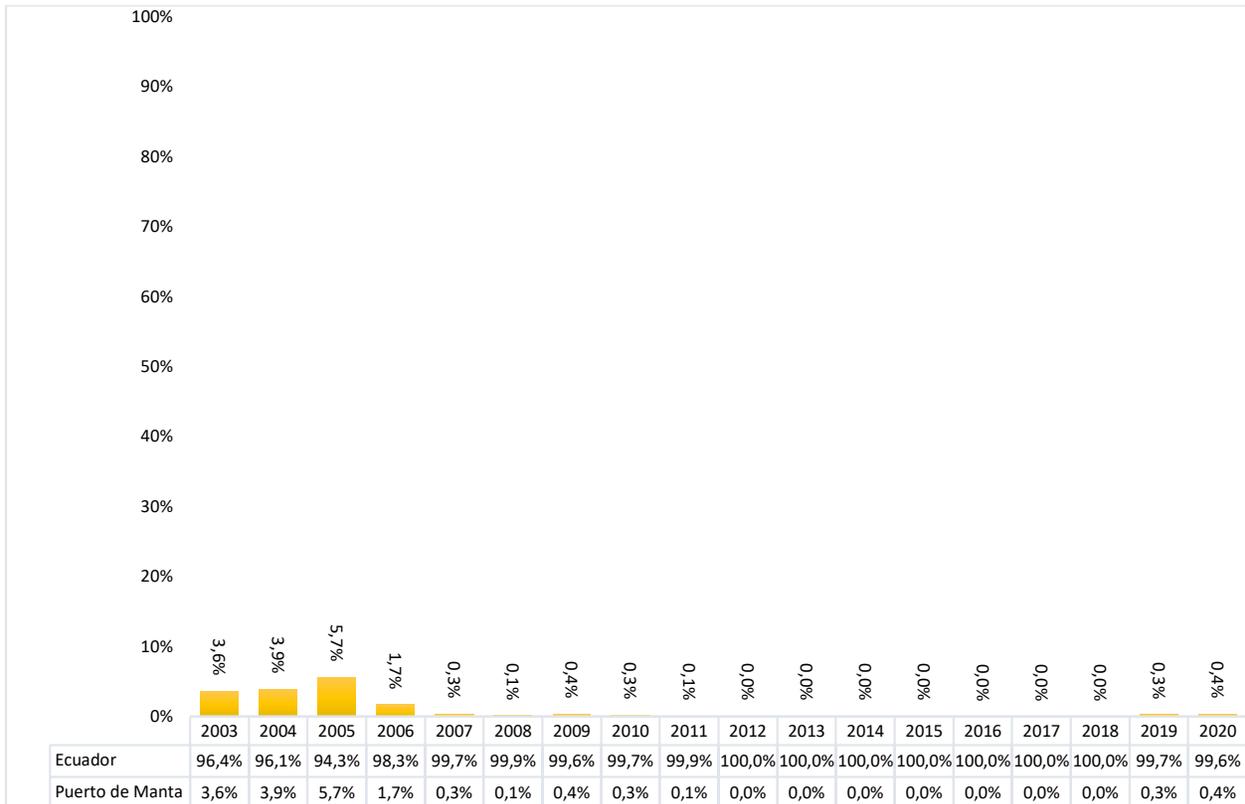
- Sobrecostos al comercio exterior de una parte importante de las empresas importadoras y exportadoras ubicadas dentro de hinterland actual del puerto de manta
- Limitado desarrollo portuario y logístico de manta
- Participación marginal en el tráfico de contenedores a nivel nacional

En cuanto a los sobrecostos al comercio exterior de una parte importante de las empresas importadoras y exportadoras ubicadas dentro del hinterland actual del puerto esto causado por los costos extras que se deben pagar por el envío de las mercancías por otro puerto, la diferencia en costo de envío por el Puerto de Guayaquil y no por el Puerto de Manta oscila entre los \$350 a \$450 dependiendo de varios factores, es así que de la proyección de movilización de carga contenerizada para 2020 era de 44000 TEUs los cuales real mente que se movilizaron 8500 TEUs es decir que 35500 TEUs se movilizaron por los demás puerto generando un sobre costo al comercio de más de 12 millones de dólares anuales.

En cuanto a la limitado desarrollo portuario y logístico del Puerto de Manta se da debido a que las operaciones e inversiones que se realizan en el puerto no rivalizan con sus competidores causando que no provoque notoriedad a nivel nacional y mucho menos a nivel internacional.

El ultimo efecto que radica en la participación marginal en el tráfico de contenedores a nivel nacional a causa de un bajo movimiento de carga proveniente del hinterland inmediato del puerto esta se debe a que el puerto al no tener un tener un atractivo competitivo para atraer las cargas estas son desviadas hacia otros puertos, las cargas que se movilizan por el puerto de manta son mínimas debió a que son captadas en las inmediaciones de la ciudad, esto a su vez se refleja en una participación marginal dentro del total del tráfico de carga contenerizada nacional la cual actualmente no llega a superar el 0.5% del total nacional.

Gráfico 8 Participación del Puerto de Manta en el tráfico de carga contenerizada en Ecuador



Elaborado por el autor

1.2.2. *Formulación del Problema*

¿Cómo influye la poca carga contenerizada en el hinterland actual del Puerto de Manta, las escasas recaladas de líneas navieras, la limitada conectividad vial y los bajos niveles de indicadores de la actividad portuaria en los bajos tráficó de carga contenerizada por el Puerto de Manta?

1.2.3. Delimitación del Problema

1.2.3.1. Delimitación temporal

El periodo de estudio que abarca el presente trabajo de investigación comprende desde el año 2019 hasta el año 2021.

1.2.3.2. Delimitación espacial

La presente investigación se llevó a cabo en el Puerto de Manta y su área de influencia

1.2.3.3. Delimitación poblacional

La población objeto de estudio son los actores de la comunidad portuaria del Puerto de Manta.

1.2.4. Objetivos de la Investigación

1.2.4.1. Objetivo General

Establecer las estrategias generales para desarrollar el tráfico de carga contenerizada por el Puerto de Manta.

1.2.4.2. Objetivos específicos

- Definir líneas estratégicas generales para ampliar el área de afluencia del Puerto de Manta y su potencial de carga a movilizar.
- Definir líneas estratégicas generales para captar nuevos servicios de navieras que permitan conectar globalmente el hinterland y foreland del Puerto de Manta,
- Definir líneas estratégicas generales para mejorar la conectividad desde y hacia el puerto en relación a su hinterland actual y potencial.

- Definir líneas estratégicas generales para incrementar los indicadores de productividad portuaria según estándares internacionales y de la región Latinoamericana.

1.2.5. Variables

1.2.5.1. Variable independiente

Bajo tráfico de carga contenerizada

1.2.5.2. Variable dependiente

- Hinterland
- Recaladas de líneas navieras
- Conectividad vial
- Indicadores portuarios

CAPÍTULO II

2. Marco Teórico

2.1. Antecedentes

2.1.1. Antecedentes nacionales

Los principales antecedentes nacionales para la presente investigación son los siguientes:

Inés Pérez (2021) en su investigación intitulada “Análisis del Desarrollo del Puerto de Manta durante el periodo 2015-2019” señala que el Puerto de Manta posee ventajas geográficas que le permite convertirse en el centro de depósito y distribución regional de alguna línea naviera o a su vez el punto de salida de la carga proveniente de la sierra centro del país. El objeto de esta investigación fue analizar la situación del Puerto marítimo de Manta durante el periodo 2015-2019. La metodología empleada en la investigación fue mixta, es decir se empleó tanto el enfoque cualitativo como el cuantitativo con el fin de obtener datos estadísticos, representaciones numéricas y describir observaciones del estudio, además se usaron técnicas e instrumentos tales como la ficha de observación, la encuesta y el grupo focal. Entre los principales resultados se ecenran la presentación de una propuesta de un modelo de gestión para la Autoridad Portuaria de Manta, con base en los tres tipos de modelos de gestión portuaria implementados en Ecuador. (Pérez Sarango , 2021).

Bertina Molina (2019) en su investigación intitulada “La concesión del Puerto de Manta y su incidencia en el desarrollo de sus operaciones portuarias” indica que or falta de recursos del estado para invertir en infraestructuras y equipamientos portuarios, el puerto de Manta desde hace varios años llevaba siendo licitado a concursos para ser concesionado mediante alianzas público-privado, pero por poca programación y coordinación, de parte y parte, estas han fallado o no se cumplen a cabalidad como se planifica en los contratos. El objeto de esta investigación fue analizar la concesión del puerto de Manta y su incidencia en el desarrollo de sus operaciones portuarias. La metodología empleada fue bibliográfica y analítica sintética; para recabar información también se utilizó la investigación de campo y descriptiva, las técnicas utilizadas fueron entrevistas a directivos de empresas que hacen uso de los servicios portuarios.

Entre los principales resultados se encuentra la elaboración de un esquema de verificación y control de las fases de la concesión propuestos por AGUNSA. (Molina Cevallos, 2019)

Brehezner Alava Zambrano & Ramon Vasquez (2018) en su investigación intitulada “La delegación del Puerto de Manta a AGENCIAS UNIVERSALES S.A. y su incidencia en el desarrollo cómo puerto de transferencia” indican que en el presente trabajo investigativo es un análisis a la situación actual del Puerto de Manta desde la delegación a la empresa chilena AGUNSA para su reconstrucción, ampliación y administración de los muelles. El objetivo de la investigación fue analizar si la delegación del Puerto de Manta a AGUNSA lo convertiría en un puerto de transferencia. La metodología usada para la investigación fue documental y de campo utilizando el método deductivo. Entre los principales resultados se encuentra que la empresa chilena AGUNSA debe mantener la delegación que optimizaría los procesos portuarios, mejorar en la calidad de los servicios y aumentara la competitividad del terminal de contenedores con el objeto de mantener la posición competitiva del puerto. (Alava Zambrano & Vasquez Velez, 2018)

Gianella Franco (2016) en su investigación intitulada “Diseño de estrategias administrativas y logísticas para una empresa de carga contenerizada” comenta que el presente estudio se basó en la implementación de estrategias administrativas y logísticas para la empresa de transporte de carga terrestre Transpoint S.A, el objeto de esta investigación fue rediseñar los procesos administrativos y logísticos para la empresa de transporte de carga terrestre Transpoint S.A, para que mediante estrategias se pueda controlar las operaciones de una manera eficiente y

conseguir la alta rentabilidad. La metodología que se desarrolló en la investigación fue la cualitativa de tipo descriptivo ya que se basa en la observación más que en el campo experimental, los instrumentos que se utilizaron para la obtención de datos fueron la observación y encuestas realizadas a una pequeña muestra de clientes. Entre los principales resultados se encuentra la implementación de estrategias en el transporte de carga terrestre que permitan que las mismas tengan estabilidad en el mercado y sigan siendo fuente de ingresos para el país y generador de nuevas oportunidades de trabajo (Franco Moreira, 2016)

Cecilia Berrezueta (2016) en su investigación intitulada “La concesión del Puerto de Manta, propuesta de indicadores para evaluar el efecto socioeconómico en la localidad” señala que esta investigación se decidió tocar como tema principal el terminal portuario de Manta, la concesión fallida del mismo y la posible nueva concesión El objetivo de la investigación fue proponer indicadores para evaluar el efecto socioeconómico de la nueva concesión en el puerto de Manta Como resultado principal de la investigación se logra una propuesta de indicadores socioeconómicos, los que podrán ser utilizados con la finalidad de evaluar los efectos que tendría una nueva concesión en el puerto de Manta y sus áreas de influencia. (Berrezueta Woolfson, 2016)

2.1.2. Antecedentes internacionales

Así mismo los principales antecedentes internacionales son los siguientes:

Héctor Andrés Zambrano Noboa, María Fernanda Mendoza Saltos & Nancy Rosillo Suárez (2019) “Normativa de las operaciones portuarias y su aporte a la seguridad marítima de

Manta”: El objetivo del presente artículo es analizar la normativa de las operaciones portuarias y su aporte en la seguridad marítima de Manta. Se clasifican las actividades de este sector productivo y sus tipos de operadores, señalándose los requisitos necesarios para su habilitación dentro del sistema portuario; se describe la normativa que rige en cuanto a estas operaciones; se analiza el nivel de seguridad marítima en Manta a través de las reglamentaciones navales vigentes; se proponen acciones estratégicas de difusión de todas las regulaciones que rigen en el ámbito, realizando un diagnóstico DAFO de la seguridad marítima de Manta.

Metodológicamente, es un estudio de tipo descriptivo, donde se analiza la variable desde su estado natural, a través de técnicas documentales y de encuestas aplicadas a los actores directos. Específicamente, se utiliza el método empírico a través de encuestas y entrevistas a funcionarios y usuarios de la Dirección Regional de los Espacios Acuáticos de Manabí. Los resultados muestran que Ecuador cuenta con un sistema portuario fortalecido legalmente, que propone reformas y nuevos cuerpos legales en apoyo a las normativas ya existentes. Se concluye que el Ecuador cuenta con una buena estructura jurídica, pero la falta de actualización y difusión hace que pierda efectividad por el poco y escaso conocimiento de estas.

Mariela Macías Parraga, Nicoletta Gonzáles Cancelas & Francisco Soler Flores (2016) “Estrategia de planificación del puerto de aguas profundas de la ciudad de Manta: inclusión de metodología DaDED (DAFO-DELPHI-ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA)”: El presente artículo tiene como objetivo desarrollar una metodología innovadora y novedosa de planificación del puerto, mediante la utilización de herramientas como el Análisis DAFO, DELPHI y la

explotación estadística descriptiva del programa Labbtex, cómo resultado se obtuvo que la realización de inversiones en el puerto de Manta tanto en sus accesos y conexiones, a la vez que en instalaciones y equipos con el fin de modernizarlo, automatizarlo y especializarlo, en especial en tráfico de contenedores, a la vez que se debe aumentar su calado. Creación de un clúster logístico asociado al puerto que pueda ejercer una posición de liderazgo en el sector, de manera que desarrolle una función de marketing de las bondades y potencialidades del puerto de Manta, en especial de aquellas que se refieren a su posición estratégica dentro de las rutas marítimas. Aprovechar la autonomía de la Autoridad Portuaria de Manta para desarrollar todos estos elementos que mejorarían las fortalezas y oportunidades que ya tiene el puerto.

2.1.Base Teórica

2.1.1. La competitividad portuaria

Dentro del estudio realizado por la Universidad Politécnica de Valencia – IIRSA (2003) se define que la competitividad portuaria es la capacidad de los puertos para ofrecer al comercio y a las líneas de navegación los servicios eficientes, rápidos, fiables y seguros, para esto nos indica vectores de competitividad que un puerto debe de tener para determinar su eficiencia, estos vectores son los siguientes : marco institucional, infraestructuras, superestructuras, calidad de los servicios y eficiencia y productividad.

Imagen 3 Vectores de competitividad de un puerto



Fuente: Universidad Politécnica de Valencia – IIRSA

2.1.1.1. Marco institucional

Un marco institucional se define según Lorena García (2005) cómo la toma de decisiones condicionadas por dos aspectos fundamentales que son: el objetivo perseguido por el marco y las maniobras que se deberían de realizar para poder alcanzar dicho objetivo, a esto le debemos acotar que el marco institucional es el eje de las normas que conforman y determinan el nivel de desempeño del sistema portuario (IIRSA, 2003).

2.1.1.2. Infraestructuras

Las infraestructuras portuarias se las define cómo el conjunto de instalaciones terrestres, aguas marítimas e instalaciones situadas en la ribera de mares y ríos que deben reunir

las condiciones necesarias para un correcto manejo del tráfico portuario (San Luis & Iglesias Pirla, 2014)

Las infraestructuras marítimas son aquellas capaces de permitir la recepción de buques y atención a la carga mediante las obras y equipamiento (mulles, obras de abrigo, canales de acceso, etc), las infraestructuras terrestres comprenden los accesos por medio de transportes en tierra (ferrocarril o camiones) que aseguren que las mercancías tengan su enlace con las principales redes de transporte y la infraestructura telemétrica se enfoca en el intercambio de información entre los clientes del puerto y las autoridades (Rúa Costa , 2006).

2.1.1.3. Superestructuras

Está constituida por todos los equipos portuarios y por las bodegas de mercaderías en general; bodegas de carga a granel sólido, tanques para almacenamiento de graneles líquidos, almacenes e instalaciones administrativas en general, talleres y toda otra obra construida dentro del recinto portuario (AMP, 2010).

Rúa Acosta (2006) nos define que una superestructura son las construcciones que se encuentran ubicadas sobre la infraestructura cómo le serían los almacenes, silo, tinglados, etc, así como también el equipamiento fijo y movable necesarios para una eficiente operatividad.

2.1.1.4. Calidad global de los servicios portuarios

La calidad de los servicios portuarios dentro del Ecuador se encuentra regulada por La Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial en la cual dentro de su normativas el Artículo 9 se enfoca en la calidad de los servicios como una obligación de las autoridades portuarias, sus delegatarios o concesionarios, puertos especiales, terminales portuarios habilitados y puertos privados aplicar estándares, parámetros, protocolos e indicadores para la prestación de altos niveles de servicios, productividad y eficiencia para la satisfacción de los cliente y/o usuarios, para esto se determinan parámetros y características en la calidad de los servicios portuarios como son:

Parámetros en la calidad de los servicios portuarios

- Gestión de los recursos materiales y talento humano
- Transparencia de facturación
- Productividad y eficiencia en la prestación de servicios
- Medición de la calidad y mejora de los servicios
- Seguridad en las operaciones, control de aspectos medioambientales y prevención de riesgos laborales
- Servicio de información y atención al cliente
- Control de procesos, operaciones y eficiencia tecnológica

Características en la calidad de los servicios portuarios

- Apreciables por los cliente y usuarios del servicio
- Objetivas

- Verificables por terceros
- Controlables por el propio prestador del servicio y por el responsable de coordinación y control

(SPTM, 2016)

Los puertos que cuentan con una certificación marca calidad como los son el Puerto de Barcelona con el Efficiency Network que influye en las empresas y administraciones que trabajan dentro del mismo puerto y se compromete a ofrecer fiabilidad, información, transparencia y seguridad ante sus clientes (Port de Barcelona, (s.f)), así también el Puerto de Valencia que se rige con las normativas ISO 9001 con el objetivo de asegurar un óptimo servicio al cliente y un continuo mejoramiento en los procesos (Valenciaport, (s.f)) son puertos que demuestran bajo estas certificaciones la calidad del manejo de sus servicios.

2.1.1.5. Eficiencia y productividad (tarifas)

Cuando se habla de eficiencia y productividad se debe tener en cuenta que se trata de la totalidad de los costes relacionados con la escala del buque o con el paso de la mercancía por el puerto, lo cual incluye tanto los costes de los servicios portuarios de carácter comercial como los relacionados con la manipulación de la carga, los de los servicios al pasaje, o los de remolque, pilotaje y amarre, etc., los cánones a pagar a las administraciones (tasas portuarias), el flete marítimo, etc. También hay que tener en cuenta, cuando hablamos puertos que compiten internacionalmente, aspectos como la divisa empleada o la convertibilidad de la moneda (Rúa Costa, 2006).

Se puede definir la productividad cómo el cociente en la calidad de bienes y servicios ofrecidos así también cómo la cantidad de recursos e insumos entre el output e input, la eficiencia se la define como una productividad relativa (Doerr & Sánchez, 2006)

2.1.1.6. Conectividad con el Hinterland

Se denomina hinterland a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías embarcadas en el puerto y destino de las mercancías desembarcadas en el mismo, es decir es el área de influencia del puerto alrededor del mismo, dentro del hinterland de un puerto pueden distinguirse diversas zonas; en el área más próxima al puerto prácticamente no tiene competencia de tal manera que la práctica totalidad del tráfico generado en esta zona se encamina a través suyo, pero a medida que nos alejamos del puerto aparece la posible competencia de otros puertos próximos en el al área de afluencia de la mercancía (Rúa Costa , 2006).

El desarrollo del hinterland va encaminado con la distribución y redistribución, aumento, disminución, especialización, etc, de las actividades económicas del propio hinterland portuario el cual se presenta como un elemento de gran importancia para el desarrollo del puerto y su capacidad competitiva (Vergaras Farías, 2018).

2.1.1.7. Posición geográfica

Dentro del comercio exterior la posición geográfica de un puerto se encuentra extremadamente vinculado con los servicios de transporte que cubren la distancia hacia sus principales zonas de afluentes de cargas y los puertos por cuales estas pasan (IIRSA, 2003).

Una correcta ubicación geográfica se puede conseguir de dos maneras: teniendo una proximidad a importantes zonas de consumo o de producción, es decir con un hinterland que se encuentre bien localizado y potenciado para su uso (Rúa Costa , 2006).

2.1.2. Gobernanza Portuaria

González Laxe (2008) define a la gobernanza portuaria está en función de dos fuerzas centrípetas y centrífugas, las centrípetas que definen en los términos políticos, controles de orden jurisdiccional y geográfico las dinámicas territoriales de un puerto, mientras que las fuerzas centrífugas se refieren a la trayectoria de la gobernanza portuaria cómo tal, es decir que se centran en las actividades que complementan las acciones marítimas y portuarias (González Laxe, 2008).

2.1.2.1. Generación de puertos

Actualmente el UNCTAD define que existen cinco generaciones de puertos, pero a su vez se habla de una posible sexta generación de puertos, esto debido a la evolución del área portuaria mundial.

Puertos de Primera Generación: En la primera generación, previa a los años '60, los puertos operaban de manera aislada, actuando como una simple interfaz o conexión entre el espacio terrestre y el transporte marítimo. Las actividades que le correspondían al puerto simplemente eran la transferencia de carga de la nave al muelle y viceversa, en un simple espigón, así los puertos permanecían desligados de las actividades comerciales y de transporte.

Puertos de Segunda Generación: A diferencia de los puertos de primera generación, los de segunda no actúan de manera aislada, sino en relación con la industria del transporte, al existir la participación de la autoridad local se puede generar las explanadas necesarias para el movimiento y acopio de carga hasta desarrollar y mejorar las actuales vías de acceso a los terminales portuarios.

Puertos de Tercera Generación: Como la gestión portuaria se caracteriza por el desarrollo de centros integrados de transporte y por la creación de plataformas logísticas, los puertos de tercera generación se convierten en nodos dinámicos dentro de la compleja red internacional de producción y distribución, es decir que los servicios portuarios no sólo se especializan, sino que se hacen más variables combinando una multitud de servicios y prestaciones

Puertos de Cuarta Generación: Son definidos como puertos red que sean a través de administraciones propias o de un operador se integran con centros intermodales y plataformas logísticas para crear una red intermodal de transporte.

Puerto de Quinta generación: esta generación va encaminada por su predecesora en el intermodalismo pero a su vez presenta estrategias para internacionalizar y diversificar sus actividades de las organizaciones en las prestaciones logísticas para los operadores

Puerto de Sexta generación: Este tipo de puertos van encaminados al crecimiento y desarrollo de los municipios o ciudades para formar las ciudades inteligentes en relación con su mejoramiento y crecimiento en contacto de ellas (Batlle Pi, 2015).

2.1.2.2. Modelos de gestión portuaria

Los modelos de gestión portuaria se dividen en cuatro tipos:

Los puertos públicos (service ports) son aún un modelo bastante difundido en los países en vías de desarrollo este modelo ofrece una entera gama de servicios necesarios para el funcionamiento del sistema. el puerto es propietario de las infraestructuras y superestructuras, se encarga del mantenimiento y de los activos necesarios para las actividades que llevan a cabo los trabajadores directamente dependientes de la autoridad portuaria. Los servicios portuarios son

generalmente controlados por el Ministerio de Transportes y el presidente es un funcionario público nominado y, a veces, directamente responsable frente al mismo ministerio.

En los tool ports la autoridad portuaria conserva la propiedad, lleva a cabo los trabajos de mantenimiento y maneja tanto las infraestructuras como las superestructuras portuarias. Los equipos de propiedad de la autoridad portuaria son generalmente operados por sus dependientes, pero las operaciones de handling efectuadas con las grúas de bordo o del muelle son responsabilidad de los sujetos privados. Generalmente los sujetos privados que operan en este tipo de modelo son pequeños operadores locales, que presentan una estructura de costes extremadamente flexible (con una dotación de activos muy limitada) y un riesgo comercial bastante bajo, ya que el peligro de una eventual sub utilización de las estructuras viene «absorbido» por la misma autoridad portuaria.

El puerto landlord se caracteriza por una orientación hacia el equilibrio entre los intereses públicos y privados, en este modelo de gobierno la autoridad portuaria actúa como sujeto regulador y planificador en cuanto propietario de las áreas, mientras los sujetos privados se encargan de la gestión de las operaciones portuarias y asumen la plena responsabilidad comercial. Este modelo es ampliamente difundido en los puertos de grandes y medianas dimensiones, se basa fundamentalmente en una neta separación entre el ente de la terminal y el ente gestor y propietario de las áreas, las infraestructuras vienen asignadas a través de concesiones que prevén el pago de un canon por parte de los entes de las terminales que se encargan de adquirir/construir y mantener las superestructuras, la mano de obra depende

directamente de los operadores privados, si bien en algunos puertos existen sociedades de servicio que ofrecen grupos de trabajadores para los momentos de picos operativos de las terminales.

Los puertos privados (private service ports) constituyen una rareza y se encuentran casi exclusivamente en Reino Unido y Nueva Zelanda, la privatización completa es considerada como una reforma portuaria que conlleva, en sí misma, el riesgo de que, si además de la cesión definitiva de las infraestructuras se procede a transferir también las funciones de regulación y planificación del público al privado, se podría presenciar una modificación del destino de uso de las mismas, sin la posibilidad, en el futuro, de rescatar las áreas para volverlas a utilizar en las actividades portuarias (Musso y otros, 2012).

2.1.2.3. Gestión logística de los puertos

La gestión logística de un puerto se centra en el transporte que se encuentra influenciado por dos nodos operativos que son los puertos y las zonas de actividad logísticas en donde ambas se conectan con su principal objetivo de agilizar las operaciones logísticas y de las cargas provenientes de la manera más óptima posible (NOVOCARGO, 2020)

2.1.2.4. Comunidad portuaria

La comunidad portuaria es una plataforma neutral abierta con la cual se permite el intercambio inteligente y seguro de información entre el sector público y privado con la finalidad

de mejorar la posición competitiva, esta comunidad optimiza, maneja y automatiza procesos eficaces de logística mediante el envío de datos, transporte de conexión y cadenas logística (EPCSA, (S.f.))

Una comunidad nace como herramienta para la gestión y coordinación entre los actores dentro del clúster portuario, esta comunidad tiene su importancia en la complejidad de los desafíos en las relaciones, estrategias e inversiones que se necesitan para dotar de una mayor competitividad una zona logística (Doerr O. , (s.f))

2.1.3. Marketing portuario

María Friere, Carlos País y Fernando Gónzales (2019) indican que el marketing portuario se centra en la necesidades de gestión y comunicación de las instituciones y organizaciones que ven el lugar geográfico de un puerto se transforma en un producto el cual se puede comercializar, con esto las instituciones y organizaciones pueden llegar a crear su propias marcas gestionadas, hay que tener en cuenta que este proceso de creación es difícil sin estrategias que ayuden a formar un posicionamiento único y diferenciado en un mercado abierto y competitivo (Friere Seoane y otros, 2019)

2.1.3.1. Principales tendencias en la industria del transporte marítimo y puertos

Gonzales Laxe (2008) nos dice que las principales tendencias en el transporte marítimo y puertos se manifiestan por las siguientes secciones:

El proceso de contenedorización y la conformación de un sistema de líneas marítimas regulares

Dentro del contexto comercial marítimo el incremento de la carga contenerizada a tenido un aumento constante desde su apogeo, para esto no solo el nivel de contenedores a aumento sino los tamaños de los buques porta contenedore han tenido un crecimiento en flota y tamaño de gran medida, para esto cuatro datos avalan estos aciertos: a) el mercado de contenedores mantiene un tasa de crecimiento anual del 10%, b) las cantidades acumuladas en los puerto a aumentado logrando una tasa de crecimiento del 6% en la última década, c) los trasbordos en los puertos son cada vez mayores; d) incremento en el tamaño de los buques

La consolidación de los operadores y terminales portuarias

El crecimiento de la demanda de cargas, reducidos puertos, crecimiento de rutas hacen que los agentes económicos por el crecimiento y fortalecimiento del multimodalismo haciendo así que las terminales portuarias adquieran un nuevo roll dentro del transporte marítimo. Estas terminales portuarias tiene competencia intra e inter continental, para esto existe diferentes tipos de formas de organización: a) operadores que expanden sus operaciones fuera de su territorio y mercados próximos, b) organizadas de maneras específicas en los puertos en dónde utilizan sus estrategias de implantación y crecimiento, c) operadores que buscan alianzas globales con los Global Shippers a la vez de crear alianzas terrestres; y d) "híbridos globales" los cuales su principal negocio es el tráfico de contenedores y operar terminales para otras compañías cómo negocio independiente.

Los mandatos y competencia portuarias

Las competencias que los puertos se basan en el mejoramiento de la eficiencia y de la competitividad que estos deben presentar, para lograr esto debe haber una reducción del papel del estado en la planificación y en la gestión de la infraestructura para el lograr una inserción en la economía global y así los operadores se moldean en base a las tendencias comerciales para responder a los objetivos e intereses de los actores privados

Imagen 4. Objetivos e instrumentos de los agentes marítimos

	<i>Compañías Marítimas</i>	<i>Operadores de Terminales</i>	<i>Autoridades Portuarias</i>
<i>Objetivos</i>	Maximización de beneficios; posicionamiento en los mercados; y control de las cadenas logísticas	Maximización de beneficios; fidelización de clientes y servicios logísticos; e incrementos del valor añadido	Contribución a la minimización de costes por medio de las cadenas logísticas y maximización del mantenimiento de la carga
<i>Instrumentos</i>	Tarifas; control de costes en función de la capacidad, volumen de carga, tiempo, cooperación, etc.; marketing, y servicios	Precios; tecnologías de mantenimiento para mejorar calidad, velocidad, seguridad, información, etc.,	Acceso marítimo, políticas de ordenación territorial y de concesiones; negociación socio-económica; y política de precios.
<i>Impactos</i>	Grandes barcos; racionalización de redes de navegación; alianzas y consortium; y terminales especializadas	Economía de escala, logística industrial	Información sobre los accesos marítimos, garantía de estabilidad social y económica; estrategia industrial y política de concesiones

Fuente: Fernando González Laxe

Las trayectorias portuarias: hipótesis actuales y de futuro

El desarrollo portuario se ve influenciado por mecanismos de redes de transporte e intercambio en el área de desarrollo económico, para esto la economía globalizada influye en los flujos de mercancías y cómo esta se desarrolla, también el desarrollo de un puerto se

influenciado en relación a la economía local, parámetros económicos, sociales, medioambientales, etc.

El crecimiento del comercio marítimo se ve afectado debido a las diferentes trayectorias de las ciudades-puertos y al desbalance de los flujos comerciales y especificaciones territoriales (Gonzales Laxe, 2008)

2.1.3.2. Principales puertos en WCSA

La Costa Oeste Sudamericana se encuentra conformada por los puertos de Colombia, Ecuador, Perú y Chile.

En Colombia encontramos con los puertos de Santa Marta, Cartagena, Barranquilla y de representatividad el Puerto de Buenaventura que cuenta con tres terminales: dos para carga contenerizada y uno para carga al granel y contenedores, este puerto obtuvo para el 2019 un Troughput superior al 1.1 millones de TEUs, un trasbordo mayor a 350 mil TEUs así encontrándose en la posición 18 en el Rank elaborado por la CEPAL

En Ecuador se encuentran los puertos de Manta, Puerto Bolivar, Posorja, Esmeraldas y de mayor representatividad el Puerto de Guayaquil que cuenta con tres terminales: Libertador Simón Bolívar como terminal granel y multipropósito, Andipuerto Guayaquil como terminal granel y multipropósito; y Contecon Guayaquil como puerto terminal de contenedores y

multipropósito, este puerto obtuvo para el 2019 un Troughput superior a 1.9 millones de TEUs, así encontrándose en la posición 7 en el Rank elaborado por la CEPAL

En Perú se encuentran los puertos de Paita, San Martín, Salaverry, Chimbote, Matarani, Ilo y de mayor representatividad Puerto Callao cuenta con cuatro terminales: Terminal norte multipropósito, Terminal de contenedores – Muelle sur, Terminal concentrado de minerales y Terminal multiboyas, este puerto obtuvo para el 2019 un Troughput superior a los 2.2 millones de TEUs y un trasbordo superior a 460 mil TEUs así encontrándose en la posición 6 en el Rank elaborado por la CEPAL

En Chile se encuentran los puertos de Arica, Iquique, Mejillones, Alparaiso, Lirquen, San Vicente y de mayor representatividad el Puerto de San Antonio cuenta con cuatro terminales: QC Terminales Chile, Puerto Centras, San Antonio Terminal Internacional y Puerto Panul, este puerto obtuvo para el 2019 un Troughput superior a 1.6 millones de TEUs, así encontrándose en la posición 8 en el Rank elaborado por la CEPAL (CEPAL, Informe portuario, 2019)

2.1.3.3. Gigantismos de los buques en la WCSA

El tamaño de los buques estaba limitado principalmente por la profundidad de los canales y el calado en puerto, y que otros factores como las nuevas medidas de limitación de CO2, precio del petróleo, ciertas magnitudes económicas, costos por unidad de transporte y la concentración de navieras, impulsaban la tendencia hacia buques más grandes, rompiendo el equilibrio entre oferta y demanda (CEPAL, cepal.org, (s.f))

2.1.3.4. Servicios de líneas navieras que recalán en Ecuador

Las líneas navieras de carga contenerizada que tienen presencia en Ecuador son:

- CMA CGM IBERICA, S.A.
- HAPAG-LLOYD SPAIN, S.L.
- M.S.C. ESPAÑA, S.L.U.
- MAERSK DEL ECUADOR C.A.
- IAN TAYLOR ECUADOR C.A.
- INCHAPE SHIPPING SERVICES S.A.
- AGENCIA DEL PACIFICO DELPAC S.A
- AGENCIA MARITIMA GLOBAL MARGLOBAL S.A.
- BLUESHIPPING AGENCY S.A.
- CITIKOLD S.A.
- HAMBURG SUD ECUADOR S.A.
- KING OCEAN ECUADOR
- REPRESENTACIONES MARÍTIMAS DEL ECUADOR S.A. -REMAR
- TRANSPORTE Y REPRESENTACIONES INTERNACIONALES TRADINTER S.A.
- BBC ECUADOR ANDINO C. LTDA
- GREENANDES ECUADOR S.A.
- MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CAMA, 2020)

2.1.3.5. Servicios de líneas navieras que recalán en Manta

En el puerto de Manta actualmente solo se mantiene la línea naviera de CMA CGM IBERICA, S.A. brindando sus servicios a través de buques Feeders que realizan recaladas todos los días miércoles en el Puerto desde el año 2019.

2.1.3.6. Estrategias del marketing portuario

Para Freire, País y Gonzáles (2019) las estrategias de marketing se desarrollan en dos ámbitos: planes estratégicos ofensivos y planes estratégicos defensivos

Planes estratégicos ofensivos

Los planes estratégicos ofensivos se encuentran divididos en tres estrategias básicas:

Estrategia básica I: se enfoca en una mayor inversión con la finalidad de aumentar las ventas y servicios en el mercado

Estrategia básica II: centrado en la inversión para el mejoramiento de la competitividad, así mejorando los márgenes

Estrategia básica III: inversión para incursionar en nuevos mercados así diversificando el crecimiento empresarial.

Planes estratégicos defensivos

Así como los planes estratégicos ofensivos estos también se dividen en tres estrategias básicas

Estrategia básica I: Proteger la posición en el mercado para mantener los beneficios adquiridos

Estrategia básica II: Optimizar la posición del mercado para crear una maximización de los beneficios

Estrategia básica III: Desinvertir para obtener un cash-flow

2.1.4. Planificación portuaria

Alberto Camarero (2009) nos define que la planificación portuaria es la elaboración de estrategias que permiten el desarrollo planificado que con lleven al alcance de los objetivos establecidos dentro del sistema portuario, siendo estos: mejorar la eficiencia del sistema, fortalecer la cohesión social y territorial, contribuir a la sostenibilidad general del sistema e impulsar el desarrollo económico y la competitividad.

La planificación portuaria tiene como objetivo fundamental coincidir la evaluación de las actividades del sector con una perspectiva de visión estratégica compartida por el conjunto de las autoridades portuarias dentro del mismo territorio.

Una correcta planificación portuaria se divide en dos niveles: estratégicos y operativos

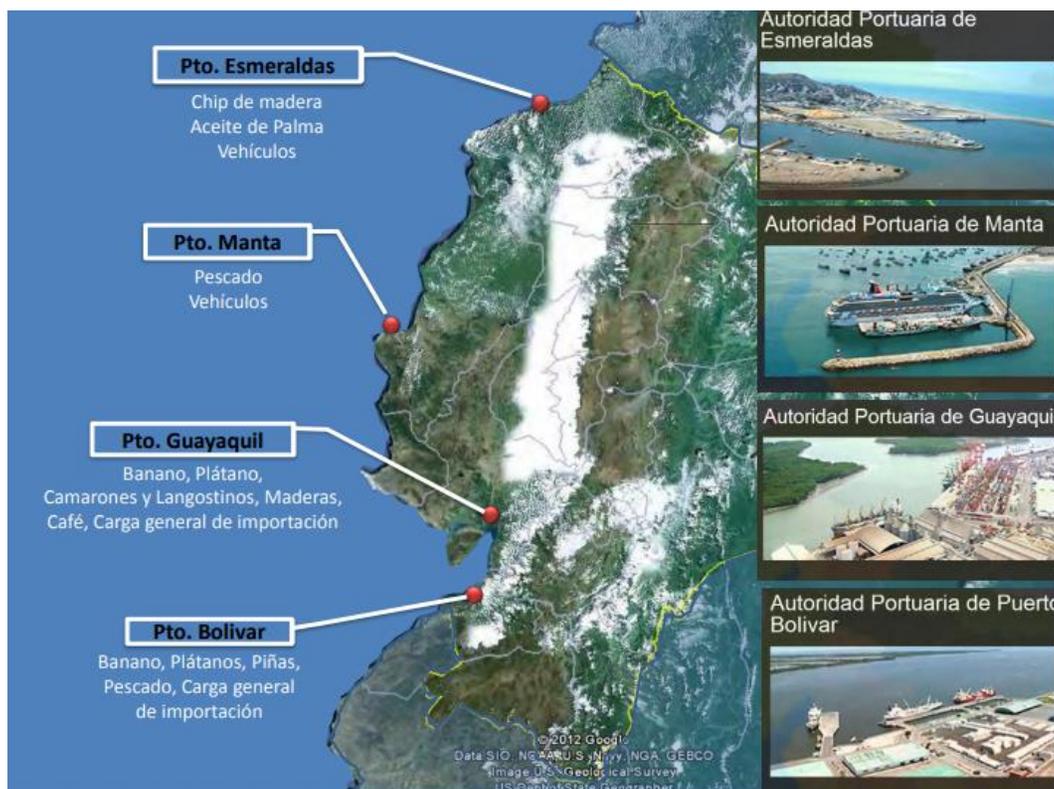
El nivel estratégico se encuentra constituido por: Marco estratégico (trazado de la metas y objetivos que se desean alcanzar así como el recorrido a realizar para alcanzarlas), Plan estratégico (acciones que se deben determinar para el logro de las metas trazadas dentro del sistema portuario), Plan director (implementación de las responsabilidades del responsable para determinar las intenciones del logro de las metas) y el plan de usos.

El nivel operativo se encuentra constituido por: Plan de inversiones (planificación de las inversiones en diversas áreas con la finalidad de aumentar los beneficios que se obtienen), Plan especial (creado para obtener un mayor rendimiento con nuevas infraestructuras), Plan de empresas (formación de un esquema de oportunidades para un óptimo manejo y crecimiento) y Presupuesto (Camarero Orive, 2009).

2.1.4.1. Sistema portuario Ecuador

El sistema portuario del Ecuador se encuentra conformado por los puertos comerciales del estado conformado por las autoridades portuarias de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar

Imagen 5. Puertos comerciales del Ecuador



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Publicas

A estos se les unen los terminales portuarios habilitados y petroleros: Libertad
SUIINLI, Balao SUIINBA Y Salitral SUINSA (MTO, (s.f.))

Imagen 6. Puertos Habilitados del Ecuador



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Publicas

2.1.4.2. Plan estratégico de movilidad Ecuador

Diagnóstico de la situación actual

Modelos de gestión portuaria

Forma de desarrollo para la infraestructura

2.1.4.3. Plan estratégico Puerto de Manta

Dentro del Plan Estratégico Institucional del Puerto de Manta encontramos las bases guías para el alcance de sus metas las cuales son su visión, misión, objetivos y estrategias:

Visión: Posicionar al Puerto de Manta cómo el puerto de aguas profundas más importante del país y uno de los más competitivos de la región, cómo socio estratégico del sector del transporte multimodal y de la industria pesquera nacional e internacional.

Misión: Autoridad Portuaria de Manta es la institución que regenta el sector de los servicios portuarios en el Puerto de Manta; velando por el fiel cumplimiento de los contratos de delegación de áreas concesionadas y alianzas público-privada, así como de la correcta operatividad del Terminal Pesquero y de Cabotaje para atender a los requerimientos de actividades de carga, descarga y aprovisionamiento de la flota pesquera

Dentro del plan estratégico del puerto nos encontramos con 5 objetivos estratégicos institucionales, 23 estrategias de cumplimiento, 4 indicadores estratégicos y 9 indicadores de gestión:

Objetivo Estratégico 1: incrementar la eficiencia en la prestación de servicios portuarios a la flota pesquera que opera en el Terminal Pesquero y de Cabotaje del Puerto de Manta.

Estrategias

Fortalecer el nivel de uso y supervisión de las instalaciones a través de un control sistemático de las operaciones

Promover el desarrollo e implementación de nuevas tecnologías y equipamiento para la facilitación de los servicios portuarios

Indicador

Numero de toneladas métricas descargadas

Meta

Incrementar el número de toneladas métricas a más de 100 mil TM

Objetivo Estratégico 2: Incrementar la infraestructura portuaria disponible que permita atender la flota pesquera que opera en la Terminal Pesquera y de Cabotaje

Estrategias

Fortalecer la infraestructura portuaria para incrementar la capacidad de atención a la flota pesquera

Construir edificaciones bajo la norma de construcción sismorresistente

Indicador

Número de metros lineales para el atraque de la flota pesquera

Metas

Incrementar los metros lineales para el atraque de la flota pesquera desde los 440 hasta los 730m

Objetivo Estratégico 3: Fortalecer los niveles de seguridad física, industrial, tecnológica, prevenir delitos informáticos, minimizar riesgos de desastres, aplicación de medidas de bioseguridad y prever la contaminación ambiental dentro de las instalaciones del Terminal Pesquero y de Cabotaje del Puerto de Manta a través de la mitigación, prevención y respuesta.

Estrategias

Fortalecer mecanismos de prevención y detección con el uso de sistemas de restricción

Aumentar los operativos de control en el TPyC

Fortalecer la ciberseguridad

Fortalecer los controles de seguridad de la información

Aplicar un plan de emergencia y contingencia institucional

Aplicar medida de bioseguridad adoptadas por el COE Nacional ante el COVID-19

Elaborar un plan de inversión para la gestión ambiental portuaria

Indicador

Porcentaje de cumplimiento del Plan de manejo ambiental institucional y social

Meta

Aumentar el porcentaje de cumplimiento del Plan de manejo ambiental institucional y social de un 9,0% a un 9,2%

Objetivo estratégico 4: Incrementar el control de los aspectos técnicos, operacionales, legales, económicos-financieros de la administración del Gestor Privado, así mismo los activos, proyectos e instalaciones afectadas por la ejecución de las actividades previstas en el Contrato de Gestión Delegada

Estrategias

Promover la interactividad de las actividades entre la entidad delegante y el gestor privado

Ejecutar los respectivos controles básicos y generales

Ejercer facultades especiales señaladas en el contrato

Indicador

Numero de reportes de cumplimiento

Meta

Incrementar el número de reportes

Objetivo estratégico 5: Fortalecer las capacidades institucionales de Autoridad Portuaria de Manta

Estrategias

Fortalecer el ciclo de planificación institucional

Levantar las alertas necesarias en cada etapa del ciclo presupuestado

Cumplir toda la normativa legal aplicable

Mejorar las capacidades y eficiencias institucionales

Mejorar la productividad y la atención a los usuarios

Precautelar el uso y manejo de los recursos

Receptar recomendaciones de los usuarios

Gestar alianzas estratégicas para el desarrollo del negocio (APM , 2021)

2.1.4.4.Delegación Puerto de Manta

La delegación del Puerto de Manta se dio mediante un concurso público en dónde el 5 de diciembre del 2016 se adjudicó a la empresa chilena AGUNSA la delegación del Puerto de manta por una inversión de \$177,353,347 con un plazo de ejecución de 40 años, la propuesta hecha por AGUNSA se divide en dos fases:

La primera fase contara con: una extensión del muelle 2 en 100m, dragado del canal (-13,00m) y atracaderos 1 (-11,00),2,3 y 4 (-13,00) a la más baja mare, se incorporarán a sus operaciones dos grúas móviles de puerto (MHC) de última generación, construcción de un Terminal de Pasajeros de Cruceros, inversión en equipos portacontenedores, tracto camiones, grúas orquillas, etc; mejoramiento de la vialidad, controles de acceso, cercamiento, seguridad, iluminación, suministros de agua y ampliación de patios

La segunda fase comenzará con la activación de 150 000 TEUs, construcción de un nuevo muelle de 300 x 35.5 metros, dragado del canal y atracaderos 4 (14,50m) a la mas baja marea, se incorporará a sus operaciones grúas gantry de última generación, inversión en demás equipos y ampliación de patios.

2.2. Marco Conceptual.

Entre los principales conceptos claves que utilizaremos a lo largo de la presente investigación tenemos los siguientes:

2.2.1. *Carga contenerizada*

Para Luis Alexander Eslava Sarmiento (2019) en su libro Logística del transporte de mercancías en contenedores marítimos “la contenerización es la utilización de un sistema multimodal o intermodal de transporte basado en contenedores (...), en dónde el uso de un contendor de carga es un “artículo de transporte equipado especialmente para facilitar transporte de mercancías por uno o más medios de transporte, sin manipulación inmediata” el (Eslava Sarmiento, 2019).

Supply Chain (2018) nos define que el tráfico de carga contenerizada es la “práctica de transportar mercancías en contenedores de forma y tamaño uniforme (...), la contenerización es un método de transporte de mercancías que utiliza contenedores” (Chain, 2018).

Jaime Mise (2021) define al tráfico de carga contenerizada cómo “La carga general que se movilizará de forma contenerizada se define cómo todo tipo de carga de diferente naturaleza que será transportada conjuntamente en pequeñas o grandes cantidades y en unidades independientes que pueden o no estar embaladas (Mise, 2021)

2.2.2. *Hinterland*

Roc Nanot (2019) describe el Hinterland como “el área de afluencia de carga de los puertos y aeropuertos de dónde provienen las mercancías para su exportación y/o importación, es decir es un área de afluencia de cobertura comercial alrededor de las ciudades o hub logístico” (Nanot, 2019).

En el diccionario de comercio internacional (s.f.) nos define el Hinterland cómo “un área de influencia que se sitúa en el interior y detrás de un puerto, en esta zona es donde se recogen los productos destinados a la exportación y se distribuyen las importaciones; en un sentido más amplio, un hinterland se refiere a un área de influencia (cobertura comercial) alrededor de una ciudad o infraestructura logística (hub o aeropuerto) (internacional, (s.f)).

Connie Ross (2020) define el Hinterland cómo “la zona terrestre de origen o destino de las mercancías o pasajeros que pasan a través de un puerto determinado. Es, de forma resumida, su zona de influencia territorial (Ross, structuralia, 2020).

La definición con la que se trabajara es la de Roc Nanot

2.2.3. Líneas navieras

MINCETUR define a las líneas navieras cómo “las empresas propietarias de las unidades de transporte marítimos (barcos) y transitan por las rutas marítimas mundiales” (MINCETUR, 2015).

En el diario del exportador (s.f.) define a las líneas navieras cómo “aquella persona física o jurídica que por si (o por medio de otra que actúe en su nombre o representación) celebran un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario” (exportador, (s.f)).

Para el Grupo NW (2018) las líneas navieras son “compañías dedicadas al transporte de carga por vía marítima de puerto a puerto, siendo un sector de servicios esencial en el mercado de la exportación e importación de mercancías” (NW, 2018),

La definición con la que se trabajará será del Grupo NW

2.2.4. Conectividad vial

Arsenio Vallverdo (2010) su artículo denominado “Pavimentos en infraestructura vial Avances y desafíos” se refiere a la conectividad vial cómo “medio a través del cual se le otorga

conectividad terrestre al país para el transporte de personas y de carga, permitiendo realizar actividades productivas, de servicios, de distracción y turísticas” (Vallverdo, 2010).

La dirección de urbanismo y sostenibilidad territorial del cantón Portoviejo (2019) define la conectividad vial como “una estructura organizada de redes y vías que se interconectan, interrelacionando los diferentes sectores desde una escala regional, zonal y vecinal, permitiendo la movilidad de los ciudadanos para un desplazamiento óptimo” (Territorial, 2019).

Andrés Bautista (2018) en su artículo “ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD DE LA RED VIAL INTERMUNICIPAL EN EL MICROSISTEMA REGIONAL DE LA PROVINCIA CENTRO EN BOYACÁ, COLOMBIA” menciona que la conectividad vial es una “relación directa con la circulación de personas, bienes y mercancías, se extiende más allá a su carácter polivalente, complementario y asociativo, en la medida en que están diseñadas para atender multiplicidad de propósitos, entre ellos, que se particularice como un valor de desarrollo espacial que estimula la integración territorial” (Butista, 2018)

La definición con la cual se trabajará será de Arsenio Vallverdo.

2.2.5. Indicadores Portuarios

Alexader Sarmiento (2018) en su artículo Formulación de indicadores de eficiencia y servicio del sistema portuario colombiano” define a los indicadores portuarios como “una

herramienta de sistemas de información para medir capacidad y operaciones, de igual forma, como herramienta a Entidades Gubernamentales para la definición de políticas, seguimiento y medición de resultados orientados hacia el alcance de nuevos niveles de eficiencia, permitiendo mejoras significativas en la operatividad y competitividad de los mismos” (Sarmiento, 2018).

El instituto mexicano de transporte (2016) define los indicadores portuarios cómo la “forma posible identificar las áreas de oportunidad que presentan un mayor rezago en comparación a otros puertos de referencia internacional, además de determinar el impacto de las mejoras implementadas. Con lo cual se estaría mejorando la competitividad ayudando a disminuir rezagos en el Sistema Portuario Nacional” (transporte, 2016)

El UNCATAD (2016) indica que los indicadores portuarios son “investigaciones basadas en dato concretos (...) para reflejar un rendimiento con base comparativa practica para llevar a cabo la evaluación comparativa con demás puertos así cómo crear una planificación estratégica” (UNCTAD, 2016).

La definición que se utilizara para trabajar es la definida por Alexander Sarmiento.

2.2.6. *Foreland*

Connie Ross (2020) define al foreland cómo el “área a la que se conecta un determinado puerto, mediante rutas marítimas de exportación o importación y, de la misma

forma que para el hinterland, se puede hablar de foreland de un determinado producto o mercancía” (Ross, structuralia, 2020).

Guillaumin Ireta (2010) describe al foreland cómo la “región nacional o internacional que es origen de las mercancías desembarcadas en el puerto y destino de las mercancías embarcadas en el mismo” (Guillaumin Ireta, 2010)

Marcela Eraso (2009) menciona que el foreland constituye el espacio marítimo desde el puerto al exterior, y está definido por las vías de comunicación generadas por los tráficos marítimos vigentes y potenciales, incluyendo sus conexiones o puertos de transbordo, y por lo tanto se consideran dentro de su área de influencia marítima (Eraso, 2009)

La definición que se utilizara para trabajar es la definida por Marcela Eraso

2.2.7. Puerto seco

La página oficial de Puerto Seco de Madrid (s.f) define al puerto seco cómo una terminal intermodal de mercancías situada en el interior de un país o región económica que conecta (...) con el puerto marítimo de origen o destino de los tráficos tratados. De ahí la denominación, de “puerto seco “, al manipular tráficos portuarios en una zona interior (Puerto Seco de Madrid, (s.f)).

Awad Núñez (2014) establece que se puede definir a un puerto seco como una terminal de transporte intermodal terrestre conectada directamente a uno o varios puertos marítimos con una vía de transporte de gran capacidad, donde los clientes pueden dejar/recoger sus unidades estandarizadas de carga, como si operasen directamente con un puerto marítimo (Awad Núñez, 2014).

El diccionario de comercio internacional (s.f) menciona que un puerto seco es un centro logístico, situado en el interior de un país o región, que incluye una terminal intermodal de mercancías que conecta a través de la red ferroviaria con el puerto marítimo de origen o destino de las mercancías (Diccionario de comercio internacional, (s.f.)).

La definición que se utilizara para trabajar es la definida por el diccionario de comercio internacional.

2.2.8. ZAL (*Zona de Actividad Logística*)

La página web TRANSEOP (2022) define a las Zonas de Actividad Logística como “plataformas que permiten utilización de dos o más formas de transporte, y están directamente relacionadas con el desarrollo de la actividad portuaria (marítima y fluvial), ofrecen a actividades logísticas de mercancías marítimas” (TRANSEOP, 2022).

El blog Packlink (s.f.) menciona que las Zonas de Actividad Logística son “plataformas donde se utilizan dos o más tipos de transporte con el objetivo de ofrecer una infraestructura adecuada para mejorar la eficiencia de las empresas de transporte de mercancías, grandes productores y comercios” (Packlink, (s.f)).

La Cámara argentina de la construcción (2014) define que una Zona de Actividad Logística es un “espacio en el cual uno o múltiples operadores llevan a cabo la multiplicidad de actividades asociadas al transporte, empaque y distribución de mercancías, destinadas tanto al mercado local como al internacional” (Cámara argentina de la construcción, 2014)

La definición que se utilizara para trabajar es la definida por la Cámara argentina de la construcción.

2.2.9. ZEE (Zona Económica especial)

Mejias Rivas (s.f.) define a Zonas Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) cómo “zonas geográficas dentro del territorio nacional de un país que cuentan con un régimen jurídico especial en virtud del cual las empresas instaladas en este territorio reciben beneficios tributarios, aduaneros y de comercio exterior” (Mejia Rivas , (s.f))

Fernando Gómez & Edmundo Molina (2017) describen a la Zonas Económicas Especiales (ZEE) cómo un área geográfica delimitada al interior de las fronteras de un país en

donde las reglas de negocios son diferentes a las que prevalecen en el resto del territorio. Las diferencias se refieren principalmente a las condiciones de la inversión, el comercio internacional y las aduanas; los impuestos y las regulaciones. En este sentido, se busca dotar a la zona de un ambiente de negocios más liberal (desde una perspectiva política-económica) y más efectivo (desde una perspectiva administrativa) que el que prevalece en el resto del territorio nacional (Gómez & Molina , 2017)

El Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca del Ecuador (s.f) estipula que una Zona Especial de Desarrollo Económico en su articulado pertenecientes al COPCI es una destino aduanero en un espacio delimitado del territorio nacional para que se asienten nuevas inversiones, para su ubicación se consideran condiciones cómo preservación, potencialidad de cada localidad, infraestructura, servicios básicos y otros; tiene orientación exclusiva a la exportación y la sustitución estratégica de las importaciones, aquí se otorgan exoneraciones y despensas tributarias (MIPRO, (s.f))

La definición que se utilizara para trabajar es la definida por Fernando Gómez & Edmundo Molina

CAPITULO III

3. Diagnostico

3.1. Diseño de la Investigación

El diseño de investigación que utilizaremos en el presente estudio, entendido como el abordaje general que utilizaremos en el proceso de investigación será el diseño de investigación – acción, mismo que tiene como objeto de estudio un problema de grupo o comunidad y cuyo producto a obtener será un diagnóstico de dicha problemática y un programa o proyecto para resolverlas con soluciones específicas. (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

3.2. Aplicación de los Instrumentos

3.2.1. Tipo de Investigación

La presente investigación será de tipo cualitativa pretendiendo examinar la forma en que la población objeto de estudio percibe y experimenta el problema de investigación, profundizando en puntos de vista, interpretaciones y significados. Por tanto, la presente investigación se enfocará en comprender el problema de investigación, explorándolo desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con su contexto.

3.2.2. Métodos

La presente investigación emplea dos métodos principales: el método descriptivo y el método cualitativo, los cuales permitieron analizar la problemática del bajo tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta desde un enfoque estructurado y basado en fuentes verificables.

El método descriptivo se utilizó para caracterizar la situación actual del tráfico contenerizado en el Puerto de Manta. A través de este método, se recopilaron y organizaron datos provenientes de fuentes documentales, estadísticas oficiales e informes técnicos, con el objetivo de identificar tendencias, patrones y factores que han influido en la disminución de la carga movilizada.

El método cualitativo permitió obtener información a partir de la percepción y experiencia de actores clave del sector portuario mediante entrevistas. Este enfoque facilitó la interpretación de los factores que afectan la operatividad del puerto desde la perspectiva de expertos, operadores logísticos y representantes de entidades gubernamentales, lo que enriqueció el análisis con información contextual y especializada.

Estos métodos combinados proporcionaron una base sólida para el análisis de la problemática, permitiendo identificar sus causas y evaluar posibles estrategias para mejorar el tráfico de carga contenerizada en el puerto.

3.3. Procedimiento de Información

El procedimiento de información en esta investigación se estructuró en dos fases: la recopilación de fuentes secundarias y la obtención de datos primarios a través de técnicas cualitativas.

En la primera fase, se realizó una revisión documental de fuentes secundarias, incluyendo informes estadísticos, estudios previos y normativas relacionadas con el tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta. Estos documentos proporcionaron un contexto histórico y una base para comprender las tendencias y factores que han influido en la disminución del tráfico contenerizado en la región.

En la segunda fase, se emplearon dos técnicas principales de recolección de datos primarios: encuestas y entrevistas. Las encuestas fueron dirigidas a expertos en el ámbito portuario, operadores logísticos y actores clave del comercio exterior con el propósito de recopilar información estructurada sobre las percepciones y análisis de la problemática. Estas encuestas incluyeron preguntas cerradas que permitieron medir la frecuencia y nivel de impacto de distintos factores en el tráfico de carga contenerizada.

Por otro lado, se realizaron entrevistas semiestructuradas a directivos de la Terminal Portuaria de Manta y otros especialistas del sector, con el fin de obtener información cualitativa detallada sobre las causas del bajo tráfico contenerizado, las condiciones operativas del puerto y las posibles estrategias de mejora. Estas entrevistas permitieron profundizar en las respuestas obtenidas en las encuestas, proporcionando un marco analítico más completo.

Ambas técnicas fueron aplicadas bajo un enfoque metodológico cualitativo, permitiendo obtener una visión integral del problema a través de la recopilación de datos empíricos y la interpretación de las percepciones de los actores involucrados.

3.4. Análisis de Resultados

El análisis de resultados en esta investigación se basó en la triangulación de información obtenida a partir de las encuestas y entrevistas realizadas, complementadas con el análisis de fuentes documentales.

Para procesar los datos de las encuestas, se utilizó un enfoque descriptivo, categorizando las respuestas en función de las variables de estudio. Se identificaron patrones en la percepción de los expertos respecto a las principales causas del bajo tráfico contenerizado, el impacto del desbalance entre exportaciones e importaciones, la conectividad vial y la eficiencia operativa del puerto.

En el caso de las entrevistas, se utilizó un análisis cualitativo temático, organizando las respuestas en categorías clave como:

- Factores que limitan el tráfico contenerizado
- Problemas de conectividad y accesibilidad
- Estrategias para atraer nuevas líneas navieras
- Infraestructura y eficiencia operativa del puerto

Este análisis permitió identificar coincidencias y divergencias en las opiniones de los entrevistados, generando una comprensión más profunda de la problemática. Además, los

resultados de las entrevistas complementaron la información cuantitativa obtenida en las encuestas, reforzando los hallazgos con testimonios de actores clave del sector.

La información obtenida fue comparada con los datos documentales previamente analizados, lo que permitió validar los hallazgos y estructurar una base sólida para la formulación de conclusiones y recomendaciones.

CAPITULO IV

4. Resultados

4.1. Análisis del tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta

El tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta ha experimentado una tendencia decreciente en las últimas dos décadas, lo que ha reducido su participación dentro del sistema portuario nacional. En el año 2003, el puerto movilizaba más de 20,000 TEUs, sin embargo, para el 2020 esta cifra se redujo a menos de 9,000 TEUs, representando apenas el 0.4% del tráfico nacional. Este descenso ha generado efectos negativos en la operatividad del puerto, la atracción de nuevas líneas navieras y la competitividad del comercio exterior en la región.

A nivel global, el tráfico de carga contenerizada ha crecido de manera sostenida, pasando de 224 millones de TEUs en el año 2000 a 796 millones en 2019, con una tasa promedio anual de crecimiento del 6.9%. América Latina y el Caribe han seguido una tendencia similar, con un crecimiento de 15 millones de TEUs en el año 2000 a 53 millones en 2019, lo que indica que el

problema en Manta no responde a una contracción del mercado global, sino a factores locales específicos.

El Anexo 1, que recoge la percepción de expertos en el sector portuario, confirma que el Puerto de Manta enfrenta dificultades estructurales y operativas que han influido en la disminución del tráfico contenerizado. Entre las causas más relevantes identificadas se encuentran la poca oferta de líneas navieras, costos operacionales elevados y problemas de conectividad vial, lo que ha obligado a los exportadores e importadores a optar por otros puertos del país, como Guayaquil y Posorja.

Las entrevistas con el Ing. Hugo Rosero (Anexo 2) y el Ing. Roberto Salazar (Anexo 3) refuerzan este análisis al señalar que el puerto carece de una masa crítica de carga que justifique recaladas regulares de grandes navieras. Además, resaltan que el tráfico contenerizado en el puerto depende de una estructura logística más amplia que involucra conectividad terrestre eficiente, costos competitivos y un equilibrio entre importaciones y exportaciones.

Otro factor clave es la comparación del Puerto de Manta con otros puertos nacionales y regionales. Mientras que el tráfico contenerizado en Ecuador ha crecido 4.9 veces en los últimos 20 años, superando los 2.2 millones de TEUs en 2019, Manta no ha logrado beneficiarse de esta expansión. En la región de la Costa Oeste Sudamericana, puertos como Callao (Perú) y San Antonio (Chile) han incrementado su capacidad mediante inversiones en infraestructura y alianzas estratégicas con líneas navieras, lo que les ha permitido mantenerse competitivos.

El análisis del tráfico contenerizado en el Puerto de Manta evidencia un estancamiento en su crecimiento debido a factores estructurales y operativos. A pesar de que la demanda global y regional ha aumentado, el puerto ha perdido participación en el mercado debido a la falta de servicios navieros adecuados, costos logísticos elevados y una conectividad limitada con los centros productivos del país. Estos hallazgos serán ampliados en los siguientes apartados, donde se abordarán los factores específicos que limitan su crecimiento y la percepción de los actores clave del sector.

4.2. Factores que limitan el crecimiento del tráfico contenerizado

El análisis de las encuestas y entrevistas realizadas a expertos en el sector portuario confirma que el Puerto de Manta enfrenta diversas limitaciones que han impedido el crecimiento sostenido del tráfico de carga contenerizada. Entre los factores más relevantes se encuentran la falta de recaladas de líneas navieras, la limitada conectividad vial con el hinterland, la insuficiente infraestructura portuaria y los elevados costos operacionales.

Poca oferta de líneas navieras

Uno de los principales problemas identificados en el Anexo 1 es la escasa presencia de líneas navieras en el Puerto de Manta. Actualmente, solo opera una línea naviera con servicio de buques feeder, lo que limita la conectividad internacional y obliga a los exportadores e importadores a recurrir a otros puertos del país. En la entrevista con el Ing. Hugo Rosero (Anexo 2), se destaca que las navieras requieren un volumen mínimo de carga para justificar recaladas

regulares, y la falta de un flujo constante de carga contenerizada desincentiva su operación en Manta.

Conectividad vial deficiente

Otro de los factores limitantes mencionados en las encuestas es la deficiencia en la conectividad vial entre el puerto y las principales zonas productivas del país. En el Anexo 3, el Ing. Roberto Salazar señala que la falta de una vía eficiente que conecte Manta con la Sierra Central y la Costa sur del país, como la postergada ruta Manta-Quevedo, ha sido un obstáculo para atraer mayor volumen de carga contenerizada. La falta de infraestructura vial adecuada incrementa los costos logísticos y afecta la competitividad del puerto frente a terminales como Guayaquil y Posorja, que cuentan con acceso más directo a los principales centros de producción y consumo del país.

Desbalance entre exportaciones e importaciones

El desbalance comercial en el uso del puerto es otro factor que afecta el tráfico contenerizado. Mientras que las exportaciones de la región son relativamente estables, las importaciones que utilizan el Puerto de Manta son mínimas, lo que reduce la rentabilidad para las líneas navieras. Según el Anexo 1, el 75% de los expertos encuestados coinciden en que este desbalance entre importaciones y exportaciones afecta negativamente la operación del puerto, ya que las navieras buscan rutas con carga bidireccional para optimizar costos.

Costos operacionales elevados

Las tarifas y costos asociados a la operación en el Puerto de Manta han sido identificados como un obstáculo para la competitividad del terminal. Según las encuestas, el sobre costo de enviar mercancías por otros puertos oscila entre \$201 y más de \$301 por contenedor (Anexo 1). A pesar de que estos costos adicionales podrían justificar el uso del Puerto de Manta, la falta de servicios eficientes y rutas navieras disponibles hace que los exportadores e importadores prefieran asumir los costos extra y operar desde otros terminales.

Infraestructura portuaria limitada

En términos de infraestructura, el Anexo 3 resalta que, aunque el puerto ha recibido inversiones en los últimos años, aún presenta limitaciones en productividad y equipamiento. Según el Ing. Roberto Salazar, la actual configuración del muelle y la ausencia de grúas especializadas para carga contenerizada reducen la eficiencia operativa, lo que afecta la competitividad del puerto en comparación con otros terminales de la Costa Oeste Sudamericana.

4.3. Percepción de los actores del sector portuario

Para comprender de manera más profunda los factores que afectan el tráfico contenerizado en el Puerto de Manta, se analizaron las percepciones de actores clave del sector portuario a través de entrevistas semiestructuradas y encuestas. En esta sección se presentan los

puntos de vista de expertos sobre la capacidad actual del puerto, sus limitaciones y las oportunidades de mejora.

Opinión sobre la capacidad operativa del puerto

Los entrevistados coincidieron en que la infraestructura y operatividad actual del puerto no cumplen con los estándares internacionales para atraer un mayor volumen de carga contenerizada (Anexos 2 y 3). El Ing. Hugo Rosero señaló que, aunque el puerto cuenta con infraestructura básica para el manejo de carga contenerizada, aún carece de equipos especializados y capacidad operativa eficiente para competir con otros puertos de la región. Por su parte, el Ing. Roberto Salazar destacó que la productividad del muelle es inferior a la de otros terminales nacionales y que es necesario modernizar los procesos de carga y descarga.

Causas identificadas del bajo tráfico contenerizado

Según las entrevistas y encuestas (Anexo 1), los expertos consideran que la principal razón del bajo tráfico contenerizado en Manta es la escasa oferta de líneas navieras. La falta de rutas regulares limita la competitividad del puerto y obliga a los exportadores e importadores a utilizar terminales alternativos como Guayaquil y Posorja. Además, la conectividad vial deficiente con las principales zonas productivas del país es otro factor que desalienta el uso del puerto.

El Ing. Hugo Rosero explicó que la ausencia de una red vial eficiente que conecte Manta con el resto del país afecta directamente el volumen de carga contenerizada que podría movilizarse a través del puerto. De igual forma, el Ing. Roberto Salazar señaló que la falta de incentivos para atraer nuevas líneas navieras ha sido un obstáculo para el crecimiento del tráfico de carga en Manta.

Percepción sobre la atracción de nuevas líneas navieras

Uno de los puntos más relevantes identificados en las entrevistas es la necesidad de atraer nuevas líneas navieras para incrementar la actividad en el puerto. Sin embargo, los expertos entrevistados señalaron que esto no será posible sin una estrategia integral que aborde las deficiencias estructurales y operativas del terminal.

El Ing. Hugo Rosero enfatizó que las líneas navieras buscan rentabilidad y estabilidad en sus operaciones, por lo que se requiere un flujo constante de carga contenerizada para justificar recaladas regulares. Por otro lado, el Ing. Roberto Salazar sugirió que el puerto debería implementar incentivos y acuerdos comerciales con empresas del sector logístico para fomentar el uso del terminal.

Factores que facilitarían el crecimiento del puerto

Los expertos entrevistados identificaron varios elementos que podrían contribuir a incrementar el tráfico contenerizado en el Puerto de Manta:

- Mejorar la conectividad vial con la construcción de la ruta Manta-Quevedo, lo que permitiría captar carga del sector agrícola y manufacturero del centro del país.
- Reducir costos operacionales para hacer al puerto más competitivo frente a Guayaquil y Posorja.
- Ampliar y modernizar la infraestructura para optimizar la productividad del muelle y atraer más carga contenerizada.
- Negociar con nuevas líneas navieras para incrementar la oferta de servicios y mejorar la conectividad internacional.

4.4. Análisis de costos y su impacto en el comercio exterior

El costo logístico es un factor determinante en la competitividad de un puerto, y en el caso del Puerto de Manta, ha representado un obstáculo para el crecimiento del tráfico de carga contenerizada. A partir de las encuestas y entrevistas realizadas, se identificaron sobrecostos significativos asociados al uso de otros puertos del país, así como costos internos que afectan la eficiencia operativa del puerto.

Uno de los hallazgos más relevantes es que los exportadores e importadores que podrían utilizar el Puerto de Manta optan por enviar su carga a través de Guayaquil o Posorja debido a los costos adicionales que representa operar en Manta. Según las encuestas realizadas, el sobrecosto de movilizar carga a otros puertos oscila entre \$201 y más de \$301 por contenedor.

Este valor varía dependiendo del tipo de carga, el destino final y las condiciones logísticas específicas de cada operación.

Además del costo directo del transporte hacia otros puertos, se identificó que la estructura tarifaria del Puerto de Manta no es lo suficientemente competitiva en comparación con otros terminales nacionales. Aunque el puerto ha recibido inversiones para mejorar su infraestructura, la ausencia de un volumen significativo de carga contenerizada limita las economías de escala, lo que impide ofrecer tarifas más atractivas para los operadores logísticos.

Las entrevistas con los expertos del sector portuario resaltaron que los costos operacionales en el Puerto de Manta también están influenciados por la falta de servicios complementarios eficientes. La infraestructura actual no permite una rápida movilización de carga, lo que se traduce en mayores tiempos de espera y costos adicionales para los exportadores. El Ing. Hugo Rosero enfatizó que la falta de productividad en muelles y patios impacta directamente en la competitividad del puerto, generando costos ocultos que terminan afectando la decisión de las empresas sobre dónde movilizar su carga.

El desbalance entre exportaciones e importaciones también juega un papel fundamental en la estructura de costos. En un puerto con un flujo equilibrado de carga de importación y exportación, los costos logísticos tienden a reducirse debido a la optimización de los viajes de los buques y la disponibilidad de contenedores vacíos. Sin embargo, en el caso del Puerto de Manta,

la falta de importaciones genera un flujo irregular de carga, lo que incrementa los costos de operación tanto para las líneas navieras como para los usuarios del puerto.

Otro punto crítico identificado es la conectividad vial. La falta de infraestructura adecuada para el transporte terrestre de carga contenerizada desde el hinterland hasta el puerto incrementa los costos logísticos. En este sentido, la ausencia de una ruta eficiente como la Manta-Quevedo limita la captación de carga del centro del país y obliga a los exportadores a optar por puertos con mejor acceso terrestre.

Los costos logísticos y operacionales han sido un factor clave en la decisión de las empresas de no utilizar el Puerto de Manta como una opción viable para el comercio exterior. La combinación de tarifas poco competitivas, costos adicionales por la falta de volumen de carga y deficiencias en conectividad vial han hecho que los operadores prefieran asumir un sobrecosto para movilizar sus mercancías por otros terminales más eficientes.

4.5. Evaluación de la competitividad del Puerto de Manta

El análisis de la competitividad del Puerto de Manta frente a otros terminales portuarios nacionales y regionales revela que el puerto enfrenta múltiples desafíos para consolidarse como un punto estratégico en el comercio exterior ecuatoriano. Factores como la infraestructura portuaria, la eficiencia operativa, la conectividad y la disponibilidad de líneas navieras han sido determinantes en su nivel de competitividad actual.

Uno de los principales puntos de comparación es el tráfico de carga contenerizada. Mientras que el Puerto de Manta movilizó menos de 9,000 TEUs en 2020, otros terminales ecuatorianos, como el Puerto de Guayaquil, superaron los 1.9 millones de TEUs en el mismo año. Esta diferencia refleja no solo la concentración de la actividad portuaria en Guayaquil, sino también las limitaciones estructurales de Manta para captar un mayor volumen de carga.

Desde el punto de vista de la infraestructura, el Puerto de Manta cuenta con instalaciones adecuadas para operaciones de carga contenerizada, pero su equipamiento y capacidad operativa no alcanzan los niveles de otros puertos de la Costa Oeste Sudamericana. Según el análisis de las encuestas y entrevistas, los expertos consideran que la productividad del muelle es baja, lo que impacta negativamente en la eficiencia de las operaciones y en la percepción de los operadores logísticos.

Un factor determinante en la competitividad de un puerto es la presencia de líneas navieras y la conectividad con mercados internacionales. En este sentido, el Puerto de Manta opera actualmente con un servicio feeder de una sola línea naviera, lo que limita la oferta de rutas y encarece los costos logísticos para los exportadores e importadores. En contraste, puertos como Callao (Perú) y San Antonio (Chile) han logrado consolidar su conectividad mediante alianzas estratégicas con navieras globales, lo que les permite manejar volúmenes de carga significativamente mayores.

La conectividad terrestre también es un factor clave para la competitividad de un puerto. La falta de una red vial eficiente que conecte Manta con los principales centros productivos del país ha sido una de las razones por las cuales la carga del hinterland se desvía hacia otros terminales. En las entrevistas, los expertos coincidieron en que la ausencia de una vía directa de alto tráfico, como la Manta-Quevedo, ha restringido la capacidad del puerto para atraer carga de exportación.

Otro aspecto a considerar es la estructura de costos y tarifas portuarias. Según la información recopilada en las encuestas, el sobre costo de movilizar carga por otros puertos oscila entre \$201 y más de \$301 por contenedor, lo que podría representar una oportunidad para que Manta se posicione como una alternativa competitiva si logra mejorar su eficiencia operativa y conectividad. Sin embargo, la falta de volumen de carga y la escasa oferta de servicios logísticos internos han impedido que estas ventajas se materialicen en un incremento significativo del tráfico portuario.

La evaluación de la competitividad del Puerto de Manta indica que, si bien cuenta con una ubicación geográfica estratégica y con potencial de crecimiento, enfrenta limitaciones en infraestructura, conectividad y eficiencia operativa que han afectado su capacidad para competir con otros terminales nacionales y regionales. Para mejorar su posicionamiento, será fundamental la implementación de estrategias que permitan optimizar su productividad, reducir costos logísticos y atraer nuevas líneas navieras.

Conclusiones.

- El análisis de los resultados demuestra que la falta de conectividad vial eficiente, la escasa oferta de servicios portuarios especializados y la baja generación de carga en el hinterland son factores determinantes en la reducción del tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta. La ausencia de una red vial adecuada que facilite el transporte de mercancías desde las principales zonas productivas del país hacia el puerto ha generado una dependencia de otros terminales con mejor acceso terrestre, como Guayaquil y Posorja. Asimismo, la limitada presencia de líneas navieras restringe las opciones para exportadores e importadores, mientras que la baja producción de carga contenerizada en la región impide alcanzar un volumen suficiente para atraer nuevas recaladas de buques.
- Los datos recopilados en las encuestas y entrevistas confirman que las principales limitaciones operativas del Puerto de Manta están relacionadas con su baja productividad en muelles y patios, la falta de equipamiento especializado y la ausencia de servicios logísticos integrados que faciliten el movimiento de carga contenerizada. En términos estratégicos, la falta de incentivos para atraer nuevas líneas navieras y la ausencia de un modelo de gestión que permita dinamizar el tráfico de carga han impedido el desarrollo del puerto como un punto clave en el comercio exterior ecuatoriano. Estas barreras han llevado a que las empresas exportadoras e importadoras asuman sobrecostos significativos para operar desde otros terminales.
- El estudio revela que el Puerto de Manta enfrenta desafíos en infraestructura y eficiencia operativa, lo que lo coloca en una posición de desventaja frente a otros puertos de la Costa

Oeste Sudamericana. A pesar de contar con una ubicación estratégica y haber recibido inversiones para su modernización, el puerto sigue dependiendo de un único servicio feeder, lo que limita su competitividad. Además, los tiempos de carga y descarga son mayores en comparación con puertos de la región, lo que afecta la confianza de los operadores logísticos y reduce su atractivo como punto de salida para exportaciones ecuatorianas. Para mejorar su competitividad, es necesario fortalecer la infraestructura existente, optimizar los procesos operativos y fomentar alianzas con nuevas líneas navieras que permitan diversificar las rutas comerciales.

- El bajo tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta es resultado de múltiples factores interrelacionados, entre los que destacan la limitada conectividad vial, la falta de líneas navieras, la baja eficiencia operativa y la falta de infraestructura adecuada. A pesar de que el puerto cuenta con un potencial estratégico para el comercio exterior del país, su crecimiento ha sido restringido por la ausencia de políticas integrales que promuevan su desarrollo y lo posicionen como una alternativa viable dentro del sistema portuario ecuatoriano.

Recomendaciones

Es fundamental que se priorice la construcción y mejoramiento de la ruta Manta-Quevedo, así como de otras vías estratégicas que conecten el puerto con las principales zonas productivas del país. Una mejor infraestructura vial permitirá reducir los costos logísticos para exportadores e importadores, facilitará el transporte de carga contenerizada y aumentará la competitividad del puerto frente a otros terminales ecuatorianos.

Para incrementar el tráfico de carga contenerizada, es necesario establecer incentivos para atraer nuevas líneas navieras regulares, ofreciendo tarifas competitivas y servicios logísticos eficientes. Se recomienda la creación de alianzas estratégicas con empresas de transporte marítimo y operadores logísticos internacionales, así como la implementación de políticas comerciales más flexibles que permitan consolidar al Puerto de Manta como un hub de carga en la región.

Se debe invertir en modernización de equipamiento portuario, adquisición de grúas especializadas y mejoras en los procesos operativos para optimizar la carga y descarga de contenedores. Además, es necesario implementar tecnologías digitales para agilizar la logística interna del puerto y garantizar mayor eficiencia en el manejo de la carga. Estas mejoras permitirán reducir los tiempos de espera y aumentar la productividad del terminal, haciéndolo más atractivo para el comercio exterior.

Bibliografía

- AMP. (2010). *puertoensenada*. <https://www.puertoensenada.com.mx/upl/sec/glosario-de-terminos-maritimos.pdf>
- APM . (Noviembre de 2021). *puertodemanta.gob*. <https://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2022/02/Plan-Estrat%C3%A9gico-Institucional-APM-2021-2025.pdf>
- Appandweb. (26 de Noviembre de 2020). *La historia del comercio electrónico: origen y evolución*. Appandweb: <https://www.appandweb.es/blog/historia-comercio-electronico/>
- Awad Núñez, S. (8 de Septiembre de 2014). *urbanismo y transporte*. <http://urbanismoytransporte.com/que-es-un-puerto-seco/>
- Battle Pi, J. (Junio de 2015). *upcommons.upc*. <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/76272/PFC+NAVEGANDO+HACIA+UN+SISTEMA+PORTUARIO+DE+SEXTA+GENERACION.+PORT+DE+BARCELONA.pdf?sequence=1>
- BeamBox. (2023). *The History of Online Shopping*. BeamBox: <https://beambox.com/townsquare/the-history-of-online-shopping>
- Butista, A. F. (2018). ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD DE LA RED VIAL INTERMUNICIPAL EN EL MICROSISTEMA REGIONAL DE LA PROVINCIA CENTRO EN BOYACÁ, COLOMBIA. *Perspectiva Geográfica*, 123-141. <https://doi.org/10.19053/01233769.8058>

CALDERON, A. (2 de Junio de 2022). *¿Qué es el comercio internacional? Definición, historia y preguntas frecuentes*. Internacionalmente:

https://www.internacionalmente.com/comercio-internacional/#Cuales_son_los_origenes_e_historia_del_comercio_internacional

CAMAE. (2020). *camae.org*. <http://www.camae.org/wp-content/uploads/2021/08/Boletin-Estadistico-2020-MTOP.pdf?x49461>

Cámara argentina de la construcción. (Julio de 2014). *asociarseparacrecer*.

<https://asociarseparacrecer.com.ar/wp-content/uploads/2021/02/Zonas-Logisticas.pdf>

Camarero Orive, A. (2009). Planificación Portuaria. *Gestión Portuaria y Logística*, 61-72.

https://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/3415/2009_gestionportuaria.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Castillo, G. (27 de Octubre de 2022). *Qué son los cascos o gafas de realidad virtual y cómo funcionan*. Innivacion Digital360: <https://www.innovaciondigital360.com/i-a/que-son-los-cascos-o-gafas-de-realidad-virtual-y-como-funcionan/>

CEPAL. ((s.f)). *cepal.org*.

https://www.cepal.org/sites/default/files/static/files/ods9_c1900692_press.pdf

CEPAL. (2019). *cepal.org*.

https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/2020_informe_portuario_2019_v.pdf

Chain, S. (5 de Diciembre de 2018). *EAE Business School*. [https://retos-operaciones-](https://retos-operaciones-logistica.eae.es/contenerizacion-que-es-origen-proceso-y-beneficios/)

[logistica.eae.es/contenerizacion-que-es-origen-proceso-y-beneficios/](https://retos-operaciones-logistica.eae.es/contenerizacion-que-es-origen-proceso-y-beneficios/)

Diccionario de comercio internacional. ((s.f.)). *GLOBALNEGOTIATOR*.

<https://www.globalnegotiator.com/comercio-internacional/diccionario/puerto-seco/>

Doerr, O. ((s.f.)). *sela.org*. <http://s017.sela.org/media/2303863/8-modelos-de-gestion-portuaria-y-gobernanza.pdf>

Doerr, O., & Sánchez, R. (Agosto de 2006). *oas.org*.

https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/6_exelencia_gestion_port/3_ind_de_produc.pdf

EPCSA. ((S.f.)). *tfig.unece.org*. <https://tfig.unece.org/SP/contents/port-community-systems.htm>

Eraso, M. (2009). Puerto y Territorio: análisis de lo global y debate de lo local. *REMS*, 125-134.

https://estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2016/05/rem-s-nc2ba-2-28x21-18-11-09_p125-134-2.pdf

Eslava Sarmiento, L. A. (2019). *Logística del transporte de mercancías en contenedores marítimos*. Bogotá: Ediciones de la U. <https://elibro.net/es/lc/u/leam/titulos/127083>

exportador, D. e. ((s.f.)). *diarioexportador*. <https://www.diarioexportador.com/2017/12/las-lineas-navieras-y-los-agentes.html>

Friere Seoane, M. J., Pais Montes, C., & Gonzáles Laxe, F. (2019). Estrategias del marketing portuario: El caso español. *Cuadernos de economía*, 1-12.

https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/690960/CE_42_118_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Gómez , F., & Molina , E. (2017). Zonas Económicas Especiales y su impacto sobre el desarrollo económico regional. *Revista Latinoamericana de Economía*, 11-31.

<https://www.redalyc.org/journal/118/11856789002/html/>

Gonzales Laxe, F. (2008). Gobernanza Portuaria. *Economía Mundial*, 355-368.

<http://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/566/b1513901.pdf?sequence=1>

Guillaumin Ireta, E. (Noviembre de 2010). *oas.org*.

[https://www.oas.org/cip/docs/documentos_importantes/PresentacionesIxtapa/E._Guillau
min._Los_puertos_y_su_conectividad.pdf](https://www.oas.org/cip/docs/documentos_importantes/PresentacionesIxtapa/E._Guillau
min._Los_puertos_y_su_conectividad.pdf)

IIRSA. (Junio de 2003). *iirsa.org*.

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/uploads/documents/mad_eppas.pdf

Intelligence, M. (20 de Febrero de 2023). *MERCADO DE REALIDAD VIRTUAL (VR):*

*CRECIMIENTO, TENDENCIAS, IMPACTO DE COVID-19 Y PRONÓSTICOS (2023 -
2028)*. Mordor Intelligence : [https://www.mordorintelligence.com/es/industry-
reports/virtual-reality-market](https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/virtual-reality-market)

internacional, D. d. ((s.f)). *globalnegotiator*. [https://www.globalnegotiator.com/comercio-
internacional/diccionario/hinterland/](https://www.globalnegotiator.com/comercio-internacional/diccionario/hinterland/)

Kqdk. (23 de Septiembre de 2021). *Realidad virtual: Características, tipos y ventajas*. Todod

Robot: <https://todorobot.com.ar/vr/realidad-virtual-caracteristicas/>

Mejia Rivas , I. ((s.f)). *inteligencia productiva*.

[http://www.inteligenciaproductiva.gob.ec/imagenes/foro-
documentos/Zonas_Economicas_Especiales_BID.pdf](http://www.inteligenciaproductiva.gob.ec/imagenes/foro-
documentos/Zonas_Economicas_Especiales_BID.pdf)

- MINCETUR. (2015). *mincetur.gob.ec*. https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Acuatico_13072015.pdf
- MIPRO. ((s.f.)). *inteligencia productiva*. <http://www.inteligenciaproductiva.gob.ec/zonas-especiales-de-desarrollo-economico>
- Mise, J. (1 de Enero de 2021). *acavir*. <https://www.acavir.com/comercio-exterior/carga/#:~:text=y%20manipulaci%C3%B3n%20r%C3%A1pida.-,Carga%20Contenerizada,en%20un%20contenedor%20de%20transporte.>
- MordoIntelligence. (2023). *Análisis de tamaño y participación del mercado de realidad virtual tendencias y pronósticos de crecimiento (2023 - 2028)*. MordoIntelligence: <https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/virtual-reality-market>
- MTOP. ((s.f.)). *sela.org*. <http://www.sela.org/media/3204408/15-sistema-portuario-ecuatoriano.pdf>
- Musso , E., Parola, F., & Ferrari, C. (2012). LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y LOS PUERTOS. *PAPELES DE ECONOMÍA ESPAÑOLA*, 116-127. https://www.funcas.es/wp-content/uploads/Migracion/Articulos/FUNCAS_PEE/131art09.pdf
- Nanot, R. (12 de Noviembre de 2019). *internacionalmente*. <https://internacionalmente.com/hinterland/>
- NOVOCARGO. (18 de Julio de 2020). *novocargo*. <https://novocargo.com/logistica-portuaria-concepto-funciones-operaciones/>

NW, G. (02 de Agosto de 2018). *logimov*.

<https://www.logimov.com/blog/nwarticle/16/1/navieras-forma-transportar-carga-via-maritima>

Orus, A. (16 de Marzo de 2023). *Porcentaje de compradores online a nivel mundial en 2022, por frecuencia*. Statista: <https://es.statista.com/estadisticas/1243580/frecuencia-de-compra-online-a-nivel-mundial/>

Packlink. ((s.f)). *packlink*. <https://www.packlink.es/blog/zal-zonas-de-actividades-logisticas/>

Port de Barcelona. ((s.f)). *Port de Barcelona*.

<https://www.portdebarcelona.cat/es/web/efficiencynetwork/certificacio>

Puerto Seco de Madrid. ((s.f)). *puertoseco*.

<http://www.puertoseco.com/espa%C3%B1ol/queespuertoseco2.html>

Ross, C. (23 de Abril de 2020). *structuralia*. <https://blog.structuralia.com/que-es-el-hinterland-y-el-foreland-de-un-puerto>

Ross, C. (23 de Abril de 2020). *structuralia*. <https://blog.structuralia.com/que-es-el-hinterland-y-el-foreland-de-un-puerto#:~:text=De%20forma%20complementaria%20al%20hinterland,un%20determinado%20producto%20o%20mercanc%C3%ADa.>

Rúa Costa , C. (2006). *upcommons*.

<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>

San Luis, S., & Iglesias Pirla, F. (2014). *riull.ull.es*.

<https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/1051/Infraestructuras+PortuariasGestion+y+Logistica..pdf;jsessionid=FD65AB16D04AAE84C05F13A1774B27A0?sequence=1>

Sanstos, D. (05 de Julio de 2023). *Guía completa para crear estrategias de marketing digital* .

Hubspot: <https://blog.hubspot.es/marketing/guia-completa-estrategia-marketing-digital>

Sarmiento, A. E. (2018). *portalcip*. [https://portalcip.org/wp-](https://portalcip.org/wp-content/uploads/2019/07/ARTICULO-INDICADORES-DE-EFICIENCIA-PORTUARIA-COLOMBIA-2018.pdf)

[content/uploads/2019/07/ARTICULO-INDICADORES-DE-EFICIENCIA-PORTUARIA-COLOMBIA-2018.pdf](https://portalcip.org/wp-content/uploads/2019/07/ARTICULO-INDICADORES-DE-EFICIENCIA-PORTUARIA-COLOMBIA-2018.pdf)

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (Noviembre de 2021). *Para Importar*.

[https://www.aduana.gob.ec/para-](https://www.aduana.gob.ec/para-importar/#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20es%20una%20Importaci%C3%B3n%3F,que%20se%20haya%20sido%20declarado)

[importar/#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20es%20una%20Importaci%C3%B3n%3F,que%20se%20haya%20sido%20declarado](https://www.aduana.gob.ec/para-importar/#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20es%20una%20Importaci%C3%B3n%3F,que%20se%20haya%20sido%20declarado).

SPTM. (30 de Marzo de 2016). [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_MTOP-SPTM-2016-0060-R_Normas_que_regulan_los_servicios_portuairios_en_el_ecuador_2016.pdf)

[content/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_MTOP-SPTM-2016-0060-R_Normas_que_regulan_los_servicios_portuairios_en_el_ecuador_2016.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_MTOP-SPTM-2016-0060-R_Normas_que_regulan_los_servicios_portuairios_en_el_ecuador_2016.pdf)

System, C. (5 de Marzo de 2022). *Historia De La Tienda Online*. Crea System:

<https://www.creasystem.net/public/posts/historia-de-la-tienda-online>

Territorial, D. d. (Diciembre de 2019). *portoviejo.gob*. [https://www.portoviejo.gob.ec/md-](https://www.portoviejo.gob.ec/md-transparencia/2020/ENERO2020/procedimiento%20ajustes%20del%20sistema%20de%20conectividad%20vial%20firmado.pdf)

[transparencia/2020/ENERO2020/procedimiento%20ajustes%20del%20sistema%20de%20conectividad%20vial%20firmado.pdf](https://www.portoviejo.gob.ec/md-transparencia/2020/ENERO2020/procedimiento%20ajustes%20del%20sistema%20de%20conectividad%20vial%20firmado.pdf)

Tokio. (15 de Julio de 2022). *Conoce la historia de la realidad virtual*. Tokio:

<https://www.tokioschool.com/formaciones/cursos-videojuegos/programacion-unity/historia/#:~:text=Ivan%20Sutherland%20y%20su%20alumno,todo%20debido%20a%20su%20peso.>

Tokioschool. (2021). *Conoce la historia de la realidad virtual*. Tokioschool:

<https://www.tokioschool.com/formaciones/cursos-videojuegos/programacion-unity/historia/#:~:text=Ivan%20Sutherland%20y%20su%20alumno,todo%20debido%20a%20su%20peso.>

TRANSEOP. (9 de Febrero de 2022). *transeop*. <https://www.transeop.com/blog/zal-zonas-actividades-logisticas/363/>

transporte, I. m. (2016). *portalcip.org*. <https://portalcip.org/wp-content/uploads/2019/10/Metodologia-Sistema-de-Indicadores-Portuarios-Dic2016VF.pdf>

UNCTAD. (2016). *unctad.org*. https://unctad.org/es/system/files/official-document/dtlkdb2016d1_es.pdf

Valenciaport. ((s.f)). *Valenciaport*. <https://www.valenciaport.com/autoridad-portuaria/calidad/>

Vallverdo, A. (2010). Pavimentos en infraestructura vial. *EMB CONSTRUCCIÓN*. Pavimentos en infraestructura vial

Vargas, J. (2022). *¿Quieres emprender un negocio de realidad virtual? Te decimos cómo hacerlo*. Colaborativo: <https://colaborativo.net/todo/emprendimiento-y-negocios/como-emprender-un-negocio-de-realidad-virtual/>

Vergaras Farías, J. A. (2018). *repositorio.uchile*.

<https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/151975/analisis-de-los-hinterlands.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

ANEXOS

Anexo 1: Síntesis de Respuestas de la Encuesta a Expertos

1. Principales causas del bajo tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta

Los encuestados identificaron como principales factores que afectan el tráfico de carga contenerizada en el puerto:

- **Pocas líneas navieras operando en el puerto**, lo que reduce la oferta de servicios y afecta la competitividad frente a otros terminales.
- **Infraestructura portuaria no óptima**, lo que limita la capacidad operativa y la atracción de nuevas rutas.
- **Altos costos operacionales y logísticos**, lo que desincentiva el uso del puerto por parte de importadores y exportadores.

2. Desviación de carga del hinterland hacia otros puertos

Todos los encuestados coinciden en que la carga generada en el **hinterland del Puerto de Manta se desvía hacia otros puertos**, como Guayaquil y Posorja, debido a la falta de servicios navieros adecuados y la conectividad deficiente con los principales centros productivos del país.

3. Impacto del desbalance entre exportaciones e importaciones

Tres de los cuatro encuestados consideran que el **desbalance entre exportaciones e importaciones afecta el tráfico de carga contenerizada**. La falta de carga de importación reduce la rentabilidad de las líneas navieras, lo que dificulta la sostenibilidad de rutas comerciales en el puerto.

4. Sobrecosto de enviar mercancías por otros puertos

El costo adicional que enfrentan los exportadores e importadores al no utilizar el Puerto de Manta varía entre **\$201 y más de \$301 por contenedor**. Este sobrecosto representa una barrera para la competitividad del comercio exterior en la región.

5. Cobertura del servicio naviero actual

Todos los encuestados afirmaron que **el único servicio de línea naviera actual no satisface las necesidades de los exportadores e importadores** dentro del hinterland del puerto. Esto refuerza la necesidad de atraer más operadores navieros para ampliar la conectividad comercial.

6. Adecuación de la conectividad vial

Tres de los cuatro expertos consideran que la **conectividad vial entre el Puerto de Manta y su hinterland no es adecuada** para el desarrollo del tráfico de carga contenerizada. Se menciona la necesidad de mejorar la infraestructura vial, especialmente la ruta Manta-Quevedo, para facilitar el acceso al puerto.

7. Conectividad de accesos dentro de la ciudad

Las respuestas están divididas: dos expertos consideran que los accesos internos favorecen el tráfico portuario, mientras que los otros dos creen que estos son insuficientes. Esto sugiere que, si bien existen vías de acceso, pueden estar congestionadas o no ser óptimas para el transporte pesado.

8. Infraestructura y superestructura portuaria

Tres de los cuatro encuestados opinan que **la infraestructura y superestructura del Puerto de Manta no cumplen con los estándares internacionales** para atraer nuevos tráficos de buques y carga contenerizada. Se resalta la importancia de inversiones en modernización para mejorar la capacidad operativa.

9. Productividad del muelle internacional de Manta

Todos los encuestados coinciden en que **la productividad del muelle de Manta no alcanza los estándares de los terminales nacionales y regionales** en la Costa Oeste Sudamericana. Esto implica la necesidad de mejorar la eficiencia operativa y reducir los tiempos de carga y descarga para hacer más competitivo el puerto.

10. Conclusión de la Encuesta

Los resultados confirman que el bajo tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta está influenciado por una combinación de factores estructurales, operacionales y de conectividad. La falta de servicios navieros, los costos elevados, la deficiencia en infraestructura y la limitada conectividad terrestre son los principales obstáculos identificados. Para mejorar la competitividad del puerto, se requiere una estrategia integral que aborde estos desafíos y promueva la atracción de nuevas líneas navieras, inversiones en infraestructura y mejoras en la conectividad vial.

Anexo 2: Transcripción de la Entrevista con el Ing. Hugo Rosero

Tema: Bajo tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta

Inicio de la Entrevista

Entrevistador: Buenos días, Ingeniero Hugo Rosero. Gracias por su tiempo. Para empezar, ¿qué medidas se pueden tomar para incrementar el tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta?

Ing. Hugo Rosero: Hay varios factores que explican el bajo tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta. Primero, el puerto en sí no genera carga; su función es brindar las facilidades para que esta llegue. Actualmente, el puerto tiene capacidad para almacenar contenedores y cuenta con los equipos necesarios para su movilización. Sin embargo, la demanda depende del **sector productivo de Manta**, es decir, de los exportadores e importadores.

Para atraer líneas navieras, se necesita un **acuerdo entre exportadores e importadores**, ya que las navieras buscan que haya un flujo constante de carga. Un ejemplo claro es Guayaquil, donde la industria ecuatoriana está concentrada, lo que facilita la llegada de importaciones y la salida de exportaciones. Si en Manta no se garantiza un balance entre **importaciones y exportaciones**, las navieras no tendrán incentivos para operar aquí.

Expansión del Hinterland del Puerto de Manta

Entrevistador: ¿Cómo se podría ampliar el hinterland actual del Puerto de Manta?

Ing. Hugo Rosero: Manta tiene un hinterland interesante, pero su conectividad vial es limitada. Un **proyecto clave** es la construcción de la **ruta Manta-Quevedo**, la cual permitiría desviar aproximadamente el **40-45% del banano** que actualmente se exporta por Guayaquil. Si esta carretera se concreta, ese volumen de carga podría salir por Manta, lo que haría al puerto más atractivo para las navieras.

Además, es necesario abarcar **toda la Zona 4 del país**, que incluye Manabí y Santo Domingo, para fortalecer la generación de carga en la región.

Captación de Nuevos Servicios de Líneas Navieras

Entrevistador: ¿Qué se puede hacer para captar nuevas líneas navieras?

Ing. Hugo Rosero: La clave está en garantizar un flujo de carga estable y rentable. Actualmente, Manta **cumple con los tiempos de descarga requeridos**, lo cual es un punto a favor. Sin embargo, la competencia con otros puertos exige que seamos aún más eficientes.

Algunas estrategias incluyen:

- **Incentivos a las navieras**, como tarifas portuarias competitivas y reducción de tiempos de espera.
- **Mayor promoción del puerto** como una alternativa viable y segura para las operaciones navieras.
- **Desarrollo de infraestructura logística** para facilitar la consolidación y desconsolidación de carga en la región.

Desbalance entre Exportación e Importación

Entrevistador: ¿Cómo se podría balancear el flujo de carga entre exportación e importación?

Ing. Hugo Rosero: El problema principal es que **no hay suficiente importación en Manta**. La industria ecuatoriana está concentrada en Guayaquil, lo que hace que la mayoría de las importaciones lleguen allí y luego se distribuyan al resto del país. Esto genera un tráfico desigual, con exportaciones desde Manta pero sin un flujo de importaciones que equilibre la balanza.

Para resolver este problema, es necesario:

1. Fomentar la instalación de industrias y centros de distribución en Manta.
2. Generar incentivos para que las empresas importadoras consideren a Manta como una opción viable.

Mejoramiento de la Conectividad y Accesos al Puerto

Entrevistador: ¿Qué proyectos considera prioritarios para mejorar la conectividad del puerto?

Ing. Hugo Rosero: Además de la **ruta Manta-Quevedo**, es fundamental mejorar los **accesos urbanos** al puerto. La vía **Puerto-Aeropuerto** fue construida para facilitar el transporte de carga, pero con el tiempo se han asentado viviendas y negocios a lo largo de la vía, lo que complica el tránsito de camiones.

Es necesario realizar un **estudio de movilidad** que determine cómo optimizar las rutas de acceso sin afectar la circulación en la ciudad. Esto requiere un trabajo conjunto entre el

municipio, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE) y otras entidades gubernamentales.

Carga Alternativa y Oportunidades para el Puerto

Entrevistador: ¿Existen otros tipos de carga que podrían impulsar el desarrollo del puerto, además de la carga contenerizada?

Ing. Hugo Rosero: Sí. El **Puerto de Manta es multipropósito** y tiene potencial en varios sectores:

- **Carga a granel:** En Guayaquil, los puertos especializados en graneles están congestionados, lo que abre una oportunidad para que Manta se posicione como alternativa.
- **Vehículos:** En 2016, el puerto manejaba **16,000 vehículos al año**; en 2023, esa cifra creció a **109,000**.
- **Turismo de cruceros:** Hay un potencial significativo para atraer más cruceros, lo que impulsaría la economía local.

Productividad y Competitividad del Puerto de Manta

Entrevistador: ¿Cómo se compara la productividad del puerto con otros puertos de la región?

Ing. Hugo Rosero: En términos de productividad, estamos alcanzando **20 a 23 contenedores por hora por grúa**. Otros puertos más grandes, con un mayor flujo de carga, pueden operar entre **35 y 40 contenedores por hora**. Sin embargo, para el volumen actual de Manta, nuestra eficiencia es competitiva.

Hemos modernizado nuestra infraestructura con **nuevas grúas y sistemas digitalizados**, lo que nos permite operar con agilidad y seguridad.

Planes de Expansión y Futuro del Puerto de Manta

Entrevistador: ¿Existen proyectos de expansión para aumentar la capacidad del puerto?

Ing. Hugo Rosero: Sí, recientemente terminamos la **expansión del muelle número 2**, que ahora mide **360 metros**. Esto permite recibir embarcaciones de hasta **345 metros de eslora**.

Sin embargo, cualquier nueva ampliación dependerá de la demanda del mercado. **El puerto debe crecer en función de la carga disponible**, evitando inversiones innecesarias en infraestructura que no se utilice.

Nuevas Modalidades de Transporte de Carga

Entrevistador: ¿Qué innovaciones se están implementando en el manejo de carga contenerizada?

Ing. Hugo Rosero: Un ejemplo es la llegada de **contenedores especiales tipo "Flat Rack"**, utilizados para transportar **vehículos dentro de contenedores de 40 y 48 pies**. Esto permite optimizar el espacio y agilizar la logística de exportación.

Manta es el **segundo puerto en el mundo** en manejar esta modalidad, después de China. Esto demuestra que estamos innovando y adaptándonos a las tendencias del mercado.

Conclusión de la Entrevista

Entrevistador: Finalmente, ¿cómo ve el futuro del Puerto de Manta?

Ing. Hugo Rosero: El futuro del puerto depende de **mejorar la conectividad terrestre, atraer nuevas inversiones y diversificar las operaciones**. Contamos con infraestructura moderna y con capacidad para manejar mayores volúmenes de carga, pero necesitamos un compromiso del sector privado y del gobierno para consolidar el crecimiento.

Si logramos aumentar el flujo de carga, Manta podría convertirse en un puerto clave para el comercio exterior ecuatoriano.

Entrevistador: Muchas gracias por su tiempo y por compartir su conocimiento con nosotros.

Anexo 3: Transcripción de la Entrevista con el Ing. Roberto Salazar

Tema: Bajo tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta

Inicio de la Entrevista

Entrevistador: Buenos días, Ingeniero Salazar. Muchas gracias por su tiempo. Para comenzar, ¿qué medidas se pueden tomar para incrementar el tráfico de carga contenerizada en el Puerto de Manta?

Ing. Roberto Salazar: En nuestro país, el tráfico de carga contenerizada está altamente concentrado en el Puerto de Guayaquil, donde convergen las principales líneas navieras. Esto se debe principalmente a la exportación de **banano**, que es el commodity más importante y de mayor volumen en Ecuador. Este producto requiere contenerización y, por lo tanto, atrae a las líneas navieras.

Para captar este tipo de carga en Manta, es necesario mejorar la **conectividad terrestre** con la provincia, especialmente con la construcción de la autopista Manta-Quevedo. Este proyecto ha sido discutido por años, pero aún no se ha concretado debido a la falta de voluntad política y recursos. Sin embargo, creemos que su implementación sería determinante para incrementar el tráfico de carga contenerizada en el puerto.

Expansión del Hinterland del Puerto de Manta

Entrevistador: ¿Cómo se puede aumentar el hinterland del Puerto de Manta?

Ing. Roberto Salazar: El hinterland crece en función del desarrollo territorial.

Actualmente, el Puerto de Manta tiene un hinterland natural que incluye **Los Ríos, Manabí y Santo Domingo de los Tsáchilas**. Sin embargo, la falta de infraestructura vial adecuada impide que la carga de estas provincias llegue al puerto.

El **Gobierno Nacional** debe implementar políticas públicas para facilitar la construcción de carreteras y mejorar la conectividad. También se podría delegar esta responsabilidad a los gobiernos provinciales, quienes han expresado interés en asumir competencias relacionadas con infraestructura vial.

Captación de Nuevos Servicios de Líneas Navieras

Entrevistador: ¿Qué estrategias se pueden aplicar para captar nuevos servicios de líneas navieras?

Ing. Roberto Salazar: La clave para atraer nuevas líneas navieras es **incrementar el volumen de carga**. Actualmente, la producción en la provincia de Manabí no es suficiente para generar un flujo constante de contenedores que justifique recaladas regulares en el puerto.

Si logramos conectar el puerto con los centros de producción del país mediante **vías adecuadas para el transporte pesado**, podremos aumentar la carga de exportación e importación, haciendo que el puerto sea más atractivo para las navieras.

Desbalance entre Exportación e Importación

Entrevistador: ¿Cómo se podría balancear el flujo de carga contenerizada entre exportación e importación?

Ing. Roberto Salazar: El desbalance se debe a que el **90% de la industria ecuatoriana está concentrada en Guayaquil**. Esto provoca que la mayor parte de la carga de importación ingrese por ese puerto, mientras que las exportaciones desde Manta no cuentan con un flujo de importaciones que equilibre la balanza.

Para solucionar esto, se deben establecer **incentivos tributarios y beneficios empresariales** que fomenten el asentamiento de industrias en otras ciudades, incluyendo Manta. Si logramos atraer nuevas industrias, aumentará la carga de importación, lo que facilitará la operación de líneas navieras en el puerto.

Mejoramiento de la Conectividad y Accesos al Puerto

Entrevistador: ¿Qué proyectos considera necesarios para mejorar la conectividad del puerto?

Ing. Roberto Salazar: Existen tres factores clave para que una línea naviera decida operar en un puerto:

1. **Volumen de carga suficiente** que justifique la operación.
2. **Seguridad portuaria y eficiencia operativa.**
3. **Infraestructura de conectividad terrestre** para facilitar el acceso de la carga al puerto.

En el caso de Manta, cumplimos con la seguridad y eficiencia en la operación, pero la conectividad sigue siendo un problema. Es fundamental la construcción de vías especializadas

para carga pesada que permitan un transporte eficiente desde los centros productivos hacia el puerto.

Además, es necesario promover **beneficios tributarios y exoneraciones** para atraer inversiones privadas que desarrollen nuevas industrias en la zona.

Inversiones en Infraestructura Portuaria

Entrevistador: Se ha mencionado la ampliación del **Patio 600** como una estrategia para el crecimiento del puerto. ¿Cuál es la situación actual de este proyecto?

Ing. Roberto Salazar: El **Patio 600** es un proyecto clave para la especialización del puerto en carga contenerizada. Sin embargo, su desarrollo ha sido suspendido debido a oposición política y obstáculos administrativos. Este proyecto implica una inversión de **2.5 millones de dólares** y permitiría aumentar la capacidad de almacenamiento y manejo de contenedores.

No tiene sentido hablar de atraer más carga si no contamos con la infraestructura adecuada. La suspensión del proyecto ha sido una decisión política sin un análisis técnico adecuado, lo que afecta el crecimiento del puerto.

Productividad y Competitividad del Puerto de Manta

Entrevistador: ¿Qué estrategias pueden implementarse para mejorar la competitividad del Puerto de Manta en comparación con otros puertos del país?

Ing. Roberto Salazar: Desde **2017**, el puerto ha recibido aproximadamente **60 millones de dólares** en inversiones gracias al modelo de **alianza público-privada** con **AGUNSA**. Esto ha

permitido un crecimiento del **82% en volumen de carga**, pasando de **630,000 toneladas en 2017 a 1.12 millones de toneladas en 2023**.

Las inversiones se han enfocado en:

- Construcción de **tres nuevas bodegas multipropósito** para almacenamiento de graneles sólidos.
- Implementación de **sistemas automatizados de transporte y descarga de productos** con estándares internacionales.
- Adquisición de **grúas y equipamiento portuario moderno**.

El puerto está modernizándose y cuenta con la infraestructura necesaria para competir con otros terminales del país. Sin embargo, su crecimiento dependerá de la demanda del sector productivo.

Planes de Expansión a Futuro

Entrevistador: ¿Existe algún proyecto para la construcción de un nuevo muelle en el puerto?

Ing. Roberto Salazar: El puerto tiene la capacidad de manejar hasta **150,000 contenedores** al año. En los últimos años, hemos realizado **dos ampliaciones del muelle número 2**, que pasó de **200 a 360 metros de longitud**, permitiendo recibir embarcaciones de hasta **317 metros**.

Cualquier nueva expansión dependerá de la demanda del mercado y de las condiciones económicas globales. Actualmente, estamos priorizando el fortalecimiento de las áreas donde Manta ha demostrado mayor eficiencia: **graneles, vehículos, cruceros y carga de proyectos**.

Costos y Competitividad Logística

Entrevistador: En términos de costos logísticos, ¿cuál es la diferencia entre exportar desde Manta y hacerlo desde Guayaquil o Posorja?

Ing. Roberto Salazar: Nosotros no manejamos directamente las tarifas de las líneas navieras, pero lo que sí podemos garantizar es que nuestros costos portuarios son **competitivos e incluso más bajos** que los de otros puertos.

La principal barrera es el volumen de carga. Si logramos incrementar la cantidad de contenedores movilizados desde Manta, las líneas navieras podrán reducir sus tarifas, haciendo más atractivo el puerto para los exportadores.

Conclusión de la Entrevista

Entrevistador: Finalmente, ¿cómo ve el futuro del Puerto de Manta?

Ing. Roberto Salazar: Hemos avanzado significativamente en los últimos años, con **60 millones de dólares en inversiones y una proyección de 177 millones en 40 años**. Pero aún hay desafíos que superar. La clave está en **fortalecer la conectividad terrestre**, atraer nuevas inversiones y consolidar la presencia de líneas navieras en el puerto.

Estamos convencidos de que Manta tiene un gran potencial y seguiremos trabajando para posicionarlo como un puerto estratégico para el comercio exterior ecuatoriano.

Entrevistador: Muchas gracias por su tiempo y por compartir su conocimiento con nosotros.