



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

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**TRABAJO DE TITULACIÓN**

**Modalidad Análisis de Caso**

**Tema**

**“ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES EN EL PUERTO DE  
MANTA”**

**Autor:**

**LEANDRO FAVIO SABANDO LOOR**

**Tutor:**

**ECO. CARLOS LUIS PALACIOS HANZE**

**2025 - 1**

## Declaración de Autoría

Yo, **Leandro Favio Sabando Loor**,

### DECLARO QUE:

El contenido en el presente Trabajo de Titulación, **“Análisis de la evolución de las exportaciones en el Puerto de Manta”** 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/la autor(a), 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, 04 de agosto del 2025



---

LEANDRO FAVIO SABANDO LOOR  
CI: 1314126986

## Certificación del Tutor

 <b>Uleam</b> <small>UNIVERSIDAD LAICA "ELOY ALFARO" DE MANABÍ</small>	<b>NOMBRE DEL DOCUMENTO:</b> CERTIFICADO DE TUTOR(A).	<b>CÓDIGO:</b> PAT-04-F-004
	<b>PROCEDIMIENTO:</b> TITULACIÓN DE ESTUDIANTES DE GRADO BAJO LA UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR	<b>REVISIÓN:</b> 1 Página 1 de 1

### CERTIFICACIÓN

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

Haber dirigido, revisado y aprobado preliminarmente el Trabajo de Integración Curricular bajo la autoría del estudiante **LEANDRO FAVIO SABANDO LOOR**, legalmente matriculado en la carrera de Comercio Exterior, período académico **2024 (2) - 2025 (1)**, cumpliendo el total de 320 horas, cuyo tema de Análisis de Caso es **"ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES 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, y la originalidad del mismo, requisitos 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, 04 de agosto de 2025.

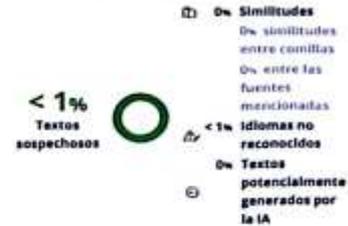
Lo certifico,

  
Econ. **Carlos Luis Palacios Hanze, Mg.**  
**Docente Tutor**  
**Área: Comercio Exterior**

# Certificado de Similitud



## Evolución de las exportaciones en el puerto de Manta\_Leandro Sabando



Nombre del documento: Evolución de las exportaciones en el puerto de Manta\_Leandro Sabando.docx  
 ID del documento: 43d92d6fc3e87299644ee2e3aa293a9df711f760  
 Tamaño del documento original: 39,66 kB

Depositante: Carlos Palacio Hanze  
 Fecha de depósito: 5/8/2025  
 Tipo de carga: Interface  
 fecha de fin de análisis: 5/8/2025

Número de palabras: 3706  
 Número de caracteres: 23.916

Ubicación de las similitudes en el documento:



### Fuentes principales detectadas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	Documento de otro usuario #9x213o Viene de otro grupo 2 fuentes similares	2%		Palabras idénticas: 2% (53 palabras)
2	dspace.espoch.edu.ec   Análisis operativo de la concesión de la Autoridad Portuaria... http://dspace.espoch.edu.ec/bitstream/123456789/15256/3/1120273.pdf.caj 2 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (32 palabras)
3	revistademanabi.com   Manta, identidad y destino portuario - REVISTA DE MANABI... https://revistademanabi.com/2019/11/11/manta-identidad-y-destino-portuario/ 2 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (24 palabras)
4	atlasti.com   ¿Qué es la Investigación descriptiva y cómo se utiliza? - ATLAS.DI... https://atlasti.com/estresearch/tub/investigacion-descriptiva 2 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (21 palabras)

### Fuentes con similitudes fortuitas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	repository.sgc.edu.co   TDAH en adultos y sus posibles incidencias en las competencias... https://repository.sgc.edu.co/handle/11396/4319	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (18 palabras)
2	campusdyst.com   Técnicas de narrativa y visualización para investigar y comunicar... https://campusdyst.com/tecnicas-de-la-narrativa-y-visualizacion-para-investigar-y-comunicar/... 2 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (20 palabras)
3	definicion.de   Puerto marítimo - Qué es, definición, importancia y ejemplos https://definicion.de/puerto-maritimo/ 2 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (10 palabras)
4	Denisse Pazmiño Cagua Análisis de caso ANÁLISIS DEL FUNCIONAMIENTO... #1452a7 Viene de mi grupo	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (10 palabras)

## **Dedicatoria**

*Dedico este logro a mis padres y círculo familiar. Con mucho esfuerzo y dedicación, este trabajo representa todo el sacrificio que he hecho, dejando de lado muchas cosas para hoy poder culminar un objetivo más.*

***Sabando Loor Leandro Fabio***

## **Reconocimiento (Agradecimiento)**

*Agradezco a todos quienes han confiado en mi y en el esfuerzo que he hecho para alcanzar este importante logro, a mis padres, amigos y familia y, muy agradecido por formación académico que recibí en la Universidad.*

*Sabando Loor Leandro Fabio*

## Índice

Declaración de Autoría .....	III
Certificación del Tutor .....	IV
Certificado de Similitud.....	V
Dedicatoria.....	VI
Reconocimiento (Agradecimiento).....	VII
Resumen / Summary .....	VIII
1. Introducción .....	1
2. Antecedentes .....	2
3. Definición del Problema .....	2
3.1. Delimitación.....	2
3.2. Planteamiento.....	2
3.3. Preguntas.....	3
4. Preguntas de Reflexión .....	3
5. Justificación y Propósito .....	4
6. Objetivos .....	4
6.1. Objetivo general.....	4
6.2. Objetivos específicos .....	4
7. Idea a Defender .....	4
8. Unidades de Análisis.....	4
9. Metodología .....	5
10. Marco Conceptual.....	6
10.1. Puerto de Manta .....	6
10.2. Ventajas competitivas y comparativas del puerto de Manta .....	6
10.3. Competencia portuaria .....	7
10.4. Alternativa de exportación para exportadores locales .....	7
10.5. Principales productos, destinos y tipos carga de las exportaciones del Puerto Manta .....	7
11. Resultados Obtenidos.....	8
12. Análisis de Resultados .....	9
13. Lecciones y Recomendaciones .....	9
14. Fuentes de Información.....	11
15. Anexos.....	13

## **Resumen / Summary**

La presente investigación tiene como objetivo principal analizar la evolución de las exportaciones que salen desde el puerto de Manta durante el periodo 2018 – 2021, siendo así que, a través de una exhaustiva investigación y análisis documental, se conoció el importante papel que juega el puerto Manteño en el contexto nacional, así como, su relevancia, sus fortalezas y debilidades como puerto marítimo del país y en relación a la conexión que mantiene con otros puertos del mundo, tomando en cuenta también que TPM ha ganado una notable posición dentro de la industria marítima del Ecuador. El enfoque de este estudio permitió no solo comprender la importancia del puerto de Manta, sino también dar a conocer una opinión autocritica sobre el desarrollo y crecimiento que este mantiene, aportando un análisis constructivo sobre el mismo.

**Palabras clave:** Exportaciones, Destinos, Productos, Evolución Portuaria, Comercio Exterior

## **Summary**

The main objective of this research is to analyze the evolution of exports departing from the Port of Manta during the period 2018-2021. Through exhaustive research and documentary analysis, we learned about the important role that the Port of Manta plays in the national context, as well as its relevance, strengths, and weaknesses as the country's maritime port and its connection to other ports around the world. This study also takes into account that TPM has gained a notable position within Ecuador's maritime industry. The focus of this study allowed us not only to understand the importance of the Port of Manta, but also to provide a self-critical opinion on its ongoing development and growth, providing a constructive analysis.

**Keywords:** Exports, Destinations, Products, Port Evolution, Foreign Trade

## **1. Introducción**

Un motor de desarrollo territorial es el impulso más importante que brinda una terminal portuaria y la cualidad que más puede aprovechar una ciudad, misma, que posee la capacidad de eliminar el telón de las desigualdades de desarrollo y crecimiento entre una ciudad y el mundo exterior, o incluso, una diferenciación del desarrollo en territorio nacional con respecto a otras ciudades.

Manta, ciudad costera con una importante ubicación geográfica y factible para las rutas comerciales que ingresan desde el cono sur del continente latinoamericano, es por ello, que hemos observado como a lo ancho y largo de la historia el puerto ha experimentado un crecimiento exponencial y dinámico, adicional, debemos destacar la relevancia que desempeña como puerto y el papel que juega dentro del comercio exterior en el país. Es importante mencionar que, Portoviejo es la capital de la provincia manabita, pero manta es el motor económico de la provincia y debido a tener una terminal portuaria la convierte a esta última en una importante ciudad del país.

Volviendo al tema, el avance y desarrollo histórico que brinda una terminal portuaria es a simple vista, la denominación de crecimiento territorial autosustentable y una importante fuente de empleo que contribuye al crecimiento continuo de la ciudad, a continuación, según una investigación realizada por Juan Carlos Zapata (2020), indica que “Según el Banco Mundial, “el transporte marítimo es la columna vertebral del comercio globalizado y la cadena de suministro de fabricación. El sector marítimo ofrece el modo de transporte más económico, energéticamente eficiente y confiable en distancias más largas. Más del ochenta por ciento del comercio mundial de mercancías —por volumen— se transporta por mar”.

Por esta razón, el presente estudio académico busca analizar y dar a conocer, la evolución de las exportaciones dentro del puerto de Manta – Ecuador, brindando un estudio como apoyo sustancial para dimensionar una cuantificación cualitativa del crecimiento que tienen las exportaciones en el puerto costero del mar pacifico en manta con el pasar de los años.

La metodología que se implementara en este Trabajo de Integración Curricular (TIC) tiene un enfoque cualitativo, mismo que utiliza a los métodos descriptivos y exploratorios, basándose en una revisión documental narrativa.

## 2. Antecedentes

El comercio exterior es la herramienta más importante de crecimiento y desarrollo económico, que un país pueda tener. El comercio aporta significativamente a los factores socioeconómicos más relevantes que permiten alcanzar un crecimiento y dinamización correcta de la economía y el crecimiento. Según el Banco Mundial (2022) “El comercio es un motor del crecimiento que crea mejores empleos, reduce la pobreza y aumenta las oportunidades económicas”.

Manta, histórica ciudad costera con pertenencia de uno de los cuatro principales puertos comerciales de atraque, para embarque y desembarque de mercancías en doble vía de comercio (exportación o importación). Históricamente el Puerto de Manta se consagra como el primer Puerto Comercial Marítimo del Ecuador, mismo que data con una vida jurídica desde el año 1830 del siglo XVIII, cuando se fundó la república del Ecuador, y que, para entonces, la Asamblea constituyente reunida en Riobamba un 6 de septiembre del 1830, dio por habilitados los entonces puertos de Manta y Bahía para realizar actividades comerciales ligadas a la exportación. Sánchez (2019) indica que “Siete años más tarde, en 1837, el presidente Vicente Rocafuerte declara a Manta como “primer puerto marítimo del Ecuador” con facultades para exportar e importar productos”.

Años más tarde de haber declarado a Manta como primer puerto marítimo del Ecuador, exactamente para el año 1841, el entonces presidente Juan José Flores de la reciente declarada república del Ecuador, creó la Aduana del Manta, ratificando su posición de apoyo y fortalecimiento al puerto en una doble vía de comercio, exportación e importación.

## 3. Definición del Problema

### 3.1. Delimitación

**Tema macro:** Evolución de las exportaciones en el puerto de Manta

**Delimitación:** Puerto de Manta, 2018 – 2021

**Problemática:** Deficiencia de infraestructura y herramientas para atender las exportaciones.

### 3.2. Planteamiento

El Puerto de Manta o TPM (Terminal Portuario de Manta) es un puerto dinámico que, a lo largo de los años ha demostrado un desarrollo y crecimiento sostenible, en su amplia gama de servicios no solo a buques cargueros, sino también, como terminal de cruceros y siendo uno de los principales y más importante de entre los puertos pesqueros del país.

Actualmente TPM se consagra como el motor económico más importante de la ciudad, jugando un papel de vital importancia, pese a ello, el TPM enfrenta un desafío creciente que pone en riesgo la vitalidad del puerto. Terminal Portuario de Manta afronta una traba para alcanzar la cúspide de su desarrollo o del que debería tener un puerto como el de Manta. La deficiencia de infraestructura y herramientas portuarias para lograr brindar un servicio de alta eficiencia y precisión en la que esta prestación de un servicio se vea reflejada como el ahorro de tiempo y recursos económicos, dado que esta última, es la que más les importa a las líneas navieras (Optimar y ahorrar recursos tanto económicos como de tiempo, son los factores de relevancia con los que prefieren operar por Default las líneas navieras).

Durante años las instalaciones que tiene el puerto han demostrado la capacidad de manejo de carga a una escala de crecimiento estable, pero no están preparadas para una cobertura desmesurada o aglomerada en el almacenaje y movilización de carga contenerizada.

### **3.3. Preguntas**

- ¿Qué medidas y mejoras deberá tomar en cuenta TPM para atender una sobre demanda de los servicios portuarios?
- ¿Qué ventajas competitivas tiene el Puerto de Manta?
- ¿Qué alternativas toman aquellos que no exportan desde el Puerto de Manta?

## **4. Preguntas de Reflexión**

**¿Qué medidas y mejoras deberá tomar en cuenta TPM para atender una sobre demanda de los servicios portuarios?**

Como se ha podido observar a través de la investigación, TPM es sostenible en el manejo de tráfico de carga con la infraestructura que tiene actualmente, pero, deberían considera con tiempo su capacidad estructural para solventar una posible sobre demanda de los servicios portuarios en un futuro e implementar herramientas y mejor equipo con tiempo, pensando en todo momento en el futuro de un crecimiento sostenido con una circulación efectiva y eficaz de las mercancías.

**¿Qué ventajas competitivas tiene el Puerto de Manta?**

Dentro de las ventajas competitivas del puerto de Manta, se encuentran varias, tales como: Ingreso directo de las naves sin canales de acceso, Profundidad natural de 12 metro y una dársena de 110 hectáreas, Posición y comunicación marítima a 25 millas de la ruta marítima

internacional, Puerto más cercano del Asia en la Costa Oeste de Sudamérica, Bien comunicado con el hinterland.

### **¿Qué alternativas toman aquellos que no exportan desde el Puerto de Manta?**

El atractivo principal para dar salida a las exportaciones es Guayaquil, dado su posicionamiento estratégico dentro de la ciudad más productiva del país y, su principal cercanía con el resto de las ciudades productivas del país.

## **5. Justificación y Propósito**

En la actualidad los puertos marítimos están en la búsqueda constante de mejorar la eficiencia y eficacia de los servicios que brindan a los distintos tipos de buques que arriban a una terminal portuaria. Es así que la investigación nace en la necesidad de una deficiencia de infraestructura portuaria en el Puerto de Manta, con el fin de que sea comercialmente una terminal competitiva a la altura de sus referentes nacionales (puertos comerciales del país), con el propósito de brindar un análisis en torno a la evolución de las exportaciones del Puerto de Manta, en respuesta al crecimiento que este ha tenido con la infraestructura que cuenta.

## **6. Objetivos**

### **6.1. Objetivo general**

Analizar la evolución de las exportaciones en el Puerto de Manta.

### **6.2. Objetivos específicos**

- Identificar las medidas y mejoras deberá tomar en cuenta TPM para atender una sobre demanda de los servicios portuarios.
- Determinar las ventajas competitivas del Puerto de Manta.
- Describir las alternativas que toman aquellos que no exportan desde el Puerto de Manta.

## **7. Idea a Defender**

Realizar una inversión en nueva infraestructura y herramientas que permitan al puerto trabajar de manera eficiente y eficaz, lo harán un atractivo mercante de preferencia para los diferentes segmentos de mercado (líneas navieras y exportadores).

## **8. Unidades de Análisis**

- Puerto de Manta

- Tipos de productos exportados
- Exportadores locales

## 9. Metodología

La presente investigación de integración curricular envuelve a los métodos de investigación descriptivo y exploratorio. La primera metodología según Lauren Stewart (2024) “La investigación descriptiva se define como un método de investigación que observa y describe las características de un determinado grupo, situación o fenómeno.”, por otro lado, de acuerdo con Enrique Rus Arias (2020) en la segunda metodología nos dice que, “La investigación exploratoria tiene como objetivo la aproximación a fenómenos novedosos. Siendo su objetivo obtener información que permita comprenderlos mejor; aunque posteriormente esta no sea concluyente”. Aplicando ambos métodos culminara en mejores resultados investigativos para brindar una mejor visión del Puerto de Manta.

Por consiguiente, la investigación llevara un enfoque cualitativo, de acuerdo con Wikipedia (2024), plantea que “...La investigación cualitativa es el método científico de observación para recopilar datos no numéricos. Se suelen determinar o considerar técnicas cualitativas todas aquellas distintas al experimento. Es decir, entrevistas, encuestas, grupos de discusión o técnicas de observación y observación participante.”, de manera que “...La investigación cualitativa recoge los discursos completos de los sujetos para proceder luego a su interpretación, analizando las relaciones de significado que se producen en determinada cultura o ideología”, por lo tanto, el enfoque cualitativo permitirá analizar de mejor manera la situación del Puerto Manteño.

Como veremos a continuación, el proceso de análisis de la información para la presente investigación se basará en el método descriptivo, mismo que, como opina Aldrin Velázquez (2018) este “...consiste en describir las tendencias claves en los datos existentes y observar las situaciones que conduzcan a nuevos hechos.”, basándose también “...en una o varias preguntas de investigación y no tiene una hipótesis. Además, incluye la recopilación de datos relacionados, posteriormente, los organiza, tabula y describe el resultado”, en consecuencia, el método descriptivo va a permitir interpretar y comprender el escenario del Puerto y su situación entorno a las exportaciones en una manera precisa y simplificada.

Es así como, llegando a su fin y, utilizando el apoyo del método narrativo en la investigación, mismo que según Alejandra Zorrilla (2023), afirma “Las técnicas de narrativa

nos permiten explorar los sentires y las cadencias de las historias de los informantes y públicos que investigamos”. Finalmente, con el uso de este método se busca alimentar la síntesis de la investigación para una comprensión subjetiva de los actores en torno al estudio de caso, como lo es el análisis de la evolución de las exportaciones en el Puerto Manteño.

## **10. Marco Conceptual**

### **10.1. Puerto de Manta**

Según Corporativo Costa Afuera (2018), “El significado más habitual de puerto se asocia al espacio que, situado en una orilla o en la costa, permite que las embarcaciones desarrollen operaciones de descarga y carga o de desembarco y embarque”.

El Puerto de Manta representa a la nación ecuatoriana siendo el único puerto con conexión directa al Mar Pacífico alrededor del perfil costero ecuatoriano, siendo esta una ventaja competitiva de suma importancia que lleva sobre el resto de puertos comerciales en el país. Así mismo, Manta no es el atractivo principal de los exportadores locales, dado que estos en su mayoría tienden a preferir dar salida a sus productos desde uno de los múltiples puertos que hay en la ciudad de Guayaquil y sus alrededores.

### **10.2. Ventajas competitivas y comparativas del puerto de Manta**

De acuerdo con Andrés Sevilla (2024) afirma que, “la ventaja competitiva es básicamente aquello que hace que una empresa sea mejor que las demás en algo específico.”, mientras que David Ricardo (2024) indica que una ventaja comparativa es “el potencial de una economía para producir un servicio o bien determinado a un costo inferior al de sus socios comerciales”.

El puerto de Manta se caracteriza por su calado natural de 12 metros, actualmente el puerto recibió al buque granelero *Amis Xcel* con mayor calado (de 13 metros) que ha arribado al muelle internacional 2 del recinto marítimo, registrando así, un nuevo récord para el puerto, pero, TPM afirma contar con un calado promedio de al menos -14 metros, gracias a trabajos previos de dragado en el puerto (PortalPortuario, 2025). Además, de ser un puerto seguro y multipropósito que oferta diversos servicios, tales como; servicios a buques y contenedores en sus diferentes clasificaciones. Servicios a la carga: en graneles, vehículos y pesca, siendo esta última uno de los servicios más solicitados en el puerto manteño y servicios a los pasajeros (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2012).

De igual forma, destacan varias ventajas competitivas y comparativas del Puerto de Manta que como describe Autoridad Portuaria de Manta (2016), son; “un ingreso directo para las

naves, una dársena de 110 hectáreas, ubicación privilegiada y distante a otros puertos, puerto más cercano a Asia en la Costa Oeste de Sudamérica, un Clúster logístico, correcta comunicación con su Hinterland, puerto multipropósito al servicio de todo tipo de carga y atención permanente todo el año”. (ver anexo A)

### **10.3. Competencia portuaria**

La modalidad más usada para exportar e importar mercancías es por medio de transporte marítimo, de acuerdo con un informe elaborado por la Autoridad Portuaria De Manta (2025) relata que, “La competitividad portuaria en el país no solo depende de su infraestructura y equipamiento, sino también de factores como la eficiencia operativa, los costos logísticos, y la capacidad de responder a las necesidades de los sectores productivos”. Por lo tanto, los competidores directos de TPM son; Terminal Portuario de Guayaquil, Puerto Bolívar y el Puerto de Esmeralda. (ver anexo B, C y D)

Dicho de otra manera, la forma más oportuna para el crecimiento en tránsito de mercancías en un puerto, no solo va a depender de la infraestructura y equipo, sino también de la eficiencia productiva con la que el puerto pueda hacer circular dichas mercancías de la mano con la infraestructura que cuenta.

### **10.4. Alternativa de exportación para exportadores locales**

Actualmente Guayaquil es el puerto más importante de Ecuador y la opción principal para los exportadores, de acuerdo con Autoridad Portuaria de Manta (2025) su competitividad se debe a “...su cercanía a los principales centros de producción y consumo del país, así como en la infraestructura pública y privada que ha permitido modernizar su operación,” en adición a esto, cuenta con un “...efecto de economía de escala lo que permite que sus tarifas portuarias sean competitivas”. Una ubicación estratégica con los principales centros de producción y una extensa variedad de servicios portuarios, le significan una desventaja competitiva para TPM y una mejor alternativa para exportadores locales.

### **10.5. Principales productos, destinos y tipos carga de las exportaciones del Puerto Manta**

Durante el periodo 2018 al 2021 los principales productos que se exportaron a través del puerto de Manta, son: aceites vegetales e hidrocarburos, arena salicilica, atún enlatado, café, camarones y langostinos, conservas varias, maquinarias, motores, otras mercaderías y otros productos, pescado marisco y moluscos, y, por último, vehículos y maquinaria (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2021). (ver anexo E, F y G)

Además, durante el presente periodo de evaluación, se observó que los principales destinos de las exportaciones que parten desde el puerto de Manta, son hacia: Alemania, Argentina, Bélgica, Chile, China, Colombia, Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Holanda, Inglaterra, Italia, México, otros países, Panamá, Perú, Portugal, Rusia, Turquía, Venezuela, Aguas Internacionales y Países Bajos. (ver anexo H y I)

A través del Terminal Portuario de Manta existe un comercio en la circulación de al menos 4 tipos de carga diferentes, que son: carga general, carga contenerizada, carga de sólidos y carga de líquidos. (ver anexo J y K)

## **11. Resultados Obtenidos**

A través de las técnicas y métodos de investigación utilizadas en este estudio de caso, se pudo conocer el desarrollo que han tenido las exportaciones del Terminal Portuario de Manta (TPM) durante el periodo 2018 – 2021.

Es así que, la investigación exploratoria ha permitido alcanzar un estudio detallado que muestra como TPM ha evolucionado durante estos años. Partiendo de lo que es el Puerto de Manta y lo que representa a la nación ecuatoriana, siendo éste a su vez, un importante puerto que a nivel nacional registra un ingreso con la mayor cantidad de carga en atún congelado entero al granel, para la industria local y nacional. Con su relevancia posicionada, desde 2018 hasta el año 2021 TPM ha exportado un total de 226.617 toneladas métricas en exportaciones tradicionales a distintos países del mundo, entre ellos, los principales países y más concurridos son: Alemania con 13.212,08 toneladas métricas, Colombia 21.962,11 toneladas métricas, España 54.217,56 toneladas métricas, Francia 10.383,33 toneladas métricas, Inglaterra 35.734,20 toneladas métricas, Italia 16.415,04 toneladas métricas, Países Bajos 23.431,13 toneladas métricas, entre otros.

Al igual que antes, durante este periodo de evaluación, los principales productos que más se exportaron desde el puerto de Manta son: aceites vegetales e hidrocarburos 32.255,94 toneladas, atún enlatado 70.267,75 toneladas, conservas varias 102.474,65 toneladas, otras mercaderías y otros productos 9.606,11 toneladas. Además, durante estos 4 años, desde 2018 hasta 2021, las exportaciones de Ecuador hacia otros países tuvieron un crecimiento significativo, así como también lo fue para TPM, pasando de 18.802 toneladas en 2018 a 71.304 toneladas en 2021, lo que representa un importante incremento del 279% en las exportaciones tradicionales de TPM y estas a su vez, sumándose al crecimiento continuo de las exportaciones nacionales.

Por otro lado, gracias al enfoque cualitativo se profundizó en aspectos claves para el entendimiento de la evolución de las exportaciones durante estos 4 años de evaluación, demostrando valiosa e importante información sobre el desarrollo que mantuvo TPM con sus exportaciones tradicionales.

Por último, el uso de la metodología descriptiva y narrativa usada en la investigación, son los resultados, que, plasmados aquí representan la extensa labor de análisis e interpretación de la información obtenida.

## **12. Análisis de Resultados**

El Terminal Portuario de Manta (TPM), reconocido a nivel nacional como un importante puerto marítimo del Ecuador con conexión directa al mar, desempeña un valioso papel para la ciudad costera, así como para la nación entera. Así mismo, mediante datos oficiales se ha podido observar el notable crecimiento de las exportaciones del puerto Manteño, en donde se destaca el sostenido y continuo progreso que mantuvo desde 2018 con 18.802 tm hasta el 2020 con 79.898 tm, recordando y muy importante destacar, que este último resultado en un año apático por la pandemia del Covid19, provocando una recesión económica en el país y a nivel mundial, pero que a su vez, fue el año en donde registró su pico más alto de crecimiento de entre los 4 años de evaluación. No obstante, durante el 2021 con 71.301 tm registro una leve caída en las exportaciones, pero a pesar de ello, se mantuvo en una cifra aproximadamente 4 veces mayor con la que inicio el primer año de análisis. (ver anexo L)

Ahora bien, TPM posee amplias ventajas sobre sus competidores, principalmente ser un puerto con salida directa al mar, pero, su participación en la industrial portuaria nacional está muy por debajo de sus principales competidores en Guayaquil. Si bien es cierto TPM aumento sus exportaciones en un 279% al finalizar el último periodo de análisis, pero, su volumen de exportación le permiten competir únicamente como iguales con el puerto de Esmeralda, excluyéndose así de la competencia real.

## **13. Lecciones y Recomendaciones**

Durante esta investigación se ha observado la capacidad en la que opera el puerto, estando aun por mucho de llegar a su máximo rendimiento, la exploración da a conocer en un contexto explicito cómo ha evolucionado TPM con las exportaciones del periodo establecido, frente a posibles inconvenientes que repercutan en un futuro, en igual manera se aprovecha al máximo la infraestructura con que cuenta TPM, sin embargo, debería considerar y tomar en cuenta

acciones que permitan fijar un desempeño de primer nivel sobre las instalaciones del puerto que lo vuelvan un atractivo comercial a ojos del resto, considerando que este tiene aún mucho que mejorar de cara a sus principales competidores en Guayaquil, mismos que se diferencian en exportaciones de al menos 10 a 1 por el total de carga en exportación que movilizan.

Durante el aprendizaje de la investigación se puede observar el inevitable estancamiento en el crecimiento de las exportaciones dadas las preferencias generalizadas de los usuarios por hacer uso del puerto Guayaquileño, considerando a su vez, que dichas preferencias responden a que Guayaquil se posiciona como el mayor centro productivo del país y dada esa razón resulta en la opción principal del resto de la nación. De la misma manera, representa una amenaza en la competitividad y el desarrollo prospero sobre las exportaciones del puerto de Manta

El puerto Manteño posee varias ventajas competitivas y comparativas, mismas que destacan su rol y posicionamiento como puerto marítimo, además de ser un puerto multipropósito al igual que el resto demostrando que este es el modelo de negocio que más funciona en la práctica, pero, poseer la ventaja no siempre te asegura la victoria, y más, cuando de competir contra grandes industrias se trata. Esto se demuestra dentro de los resultados que se han obtenido.

Durante estos años los usuarios de TPM mayormente locales, han demostrado confiar en el puerto para dar salida a sus mercancías, pero, es importante reconocer que, Además, de una carencia de equipo moderno para la manipulación de carga nave a tierra y una falta de espacio para almacenamiento y manipulación de carga, representan una condición desfavorable en la competitividad y funcionalidad del puerto, tomando en cuenta que este llegue a operar en su máxima capacidad, convirtiendo a TPM en una opción ineficiente para otros exportadores de la nación y, consolidadores de carga.

Finalmente, es fundamental para el Terminal Portuario de Manta (TPM) dar con soluciones efectivas a una problemática que se plantea a futuro. Se sugiere, desde un pensamiento autocritico que, siendo observando desde la realidad actual y mirando hacia el futuro con un desarrollo progresivo, este dentro de las posibilidades de la autoridad competente, que en la medida posible se pueda implementar y acondicionar con un mejor y más moderno equipamiento para atender una posible sobre demanda de los servicios portuarios. Estimando dichas capacidades, dadas las limitaciones físicas que a simple vista se observan, y que, se pueden determinar haciendo una comparativa con la infraestructura que cuenta el Terminal Portuario de Guayaquil (TPG).

## 14. Fuentes de Información

- Arias, A. S. (9 de Abril de 2024). *Ventaja competitiva: Explicación sencilla*. Obtenido de economipedia.com: <https://economipedia.com/definiciones/ventaja-competitiva.html>
- Arias, E. R. (1 de Noviembre de 2020). *Investigación exploratoria*. Obtenido de economipedia.com: <https://economipedia.com/definiciones/investigacion-exploratoria.html>
- AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA. (05 de Enero de 2025). *COMPETENCIA PORTUARIA*. Obtenido de puertodemanta.gob.ec: [https://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2025/05/Anexo-5.1.-N%C2%B0-1\\_-%E2%80%9CActualizaci%C3%B3n-de-estudio-b%C3%A1sico-de-demanda%E2%80%9D-a-diciembre-2024.pdf](https://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2025/05/Anexo-5.1.-N%C2%B0-1_-%E2%80%9CActualizaci%C3%B3n-de-estudio-b%C3%A1sico-de-demanda%E2%80%9D-a-diciembre-2024.pdf)
- Corp, L. (30 de Mayo de 2022). *Facebook*. Obtenido de Logiga Corp: <https://www.facebook.com/logigacorp/photos/a.259147711218693/1383391822127604/?type=3>
- Corporativo Costa Afuera. (21 de Julio de 2018). *Qué es un Puerto Marítimo*. Obtenido de ccocoa.com: <https://ccocoa.com/que-es-un-puerto-maritimo-sus-tipos-y-caracterisiticas/>
- Grupo Banco Mundial. (04 de Abril de 2022). *Comercio*. Obtenido de bancomundial.org: <https://www.bancomundial.org/es/topic/trade/overview>
- Manta, A. P. (12 de 2016). *Autoridad Portuaria de Manta*. Obtenido de <https://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2016/12/ventajas-comparativas-y-competitivas.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas . (2021). *AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA*. Obtenido de asotep.org: <https://asotep.org/wp-content/uploads/2021/07/SPTMF-Boletin-Estadistico-Portuario-2020.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (20 de Octubre de 2012). *ESPECIAL PUERTO DE MANTA*. Obtenido de obraspublicas.gob.ec: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/20-04-2012\\_ESPECIAL\\_PUERTO\\_DE\\_MANTA.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/20-04-2012_ESPECIAL_PUERTO_DE_MANTA.pdf)
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2020). *AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA*. Obtenido de obraspublicas.gob.ec: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/09/Boletin-Estadistico-2019\\_MTOP.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/09/Boletin-Estadistico-2019_MTOP.pdf)

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2021). *ESTADÍSTICAS AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA*. Obtenido de camae.org: <https://www.camae.org/wp-content/uploads/2022/11/Boletin-Estadistico-2021-MTOP.pdf?x51289>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2019). *AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA*. Obtenido de obraspublicas.gob.ec: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/Boletin-Estadistico-2018\\_MTOP.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/Boletin-Estadistico-2018_MTOP.pdf)
- PortalPortuario. (25 de Marzo de 2025). *Ecuador: Terminal Portuario de Manta anota récord de calado con arribo de granelero*. Obtenido de portalportuario.cl: <https://portalportuario.cl/ecuador-terminal-portuario-de-manta-anota-record-de-calado-con-arribo-de-granelero/>
- Ramos, J. S. (11 de Noviembre de 2019). *Manta, identidad y destino portuario*. Obtenido de revistademanabi.com: <https://revistademanabi.com/2019/11/11/manta-identidad-y-destino-portuario/>
- Ricador, D. (19 de 07 de 2024). *Teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo*. Obtenido de unir.net: <https://www.unir.net/revista/empresa/teorias-comercio-internacional/>
- Stewart, L. (2024). *Definición de investigación descriptiva*. Obtenido de atlasti.com: <https://atlasti.com/es/research-hub/investigacion-descriptiva>
- Velázquez, A. (26 de Noviembre de 2018). *¿Qué es el análisis descriptivo?* Obtenido de questionpro.com: <https://www.questionpro.com/blog/es/analisis-descriptivo/>
- Wikipedia. (2024). *Investigación cualitativa*. Obtenido de es.wikipedia.org: [https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Investigaci%C3%B3n\\_cualitativa&oldid=162138304](https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Investigaci%C3%B3n_cualitativa&oldid=162138304)
- Zapata, J. C. (13 de Mayo de 2020). *Importancia de los puertos para el país*. Obtenido de fundesa.org.gt: <https://www.fundesa.org.gt/publicaciones/columna-de-opinion/importancia-de-los-puertos-para-el-pais>
- Zorrilla, A. (10 de Julio de 2023). *¿Qué son las técnicas de narrativa?* Obtenido de campusidy.com: <https://campusidy.com/tecnicas-de-la-narrativa-y-visualizacion-para-investigar/>

## 15. Anexos

### Anexo A. Ventajas comparativas y competitivas del Puerto de Manta

COMPETITIVAS	COMPARATIVAS
Ingreso directo de las naves sin canales de acceso	Clúster Logístico (Aeropuerto Internacional, Zona Manta, Zoframa)
Profundidad natural de 12 metro y una dársena de 110 hectáreas	Puerto multipropósito al manejo de todo tipo de carga con altos estándares de servicio
Posición y comunicación marítima a 25 millas de la ruta marítima internacional Puerto más cercano del Asia en la Costa Oeste de Sudamérica Bien comunicado con el hinterland	Atención las 24 horas, los 365 días del año, con el mínimo tiempo de espera

Elaboración propia Fuente: Autoridad Portuaria de Manta (2016)

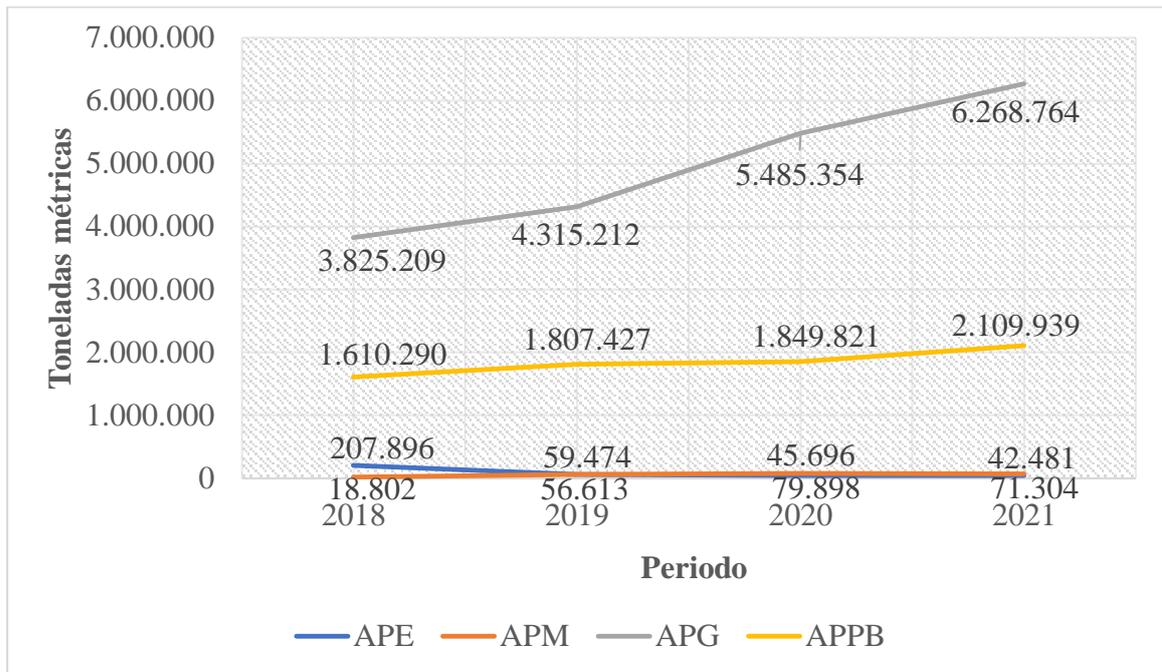
### Anexo B. Exportaciones de los principales Puertos del País 2018 – 2021 (Toneladas Métricas)

PUERTOS	EXPORTACIONES TRADICIONALES				TOTAL, EXPORTACIONES
	2018	2019	2020	2021	
APE	207.896	59.474	45.696	42.481	355.547
APM	18.802	56.613	79.898	71.304	226.617
APG	3.825.209	4.315.212	5.485.354	6.268.764	19.894.539
APPB	1.610.290	1.807.427	1.849.821	2.109.939	7.377.477
<b>TOTAL</b>	<b>5.662.197</b>	<b>6.238.726</b>	<b>7.460.769</b>	<b>8.492.488</b>	<b>27.854.180</b>

Elaboración propia

Fuente: Cámara Marítima del Ecuador (2021)

**Anexo C. Principales puertos del Ecuador (Toneladas Métricas)**



Elaboración propia

**Anexo D. Principales puertos del Ecuador**



Tomado de: Logiga Corp (2022)

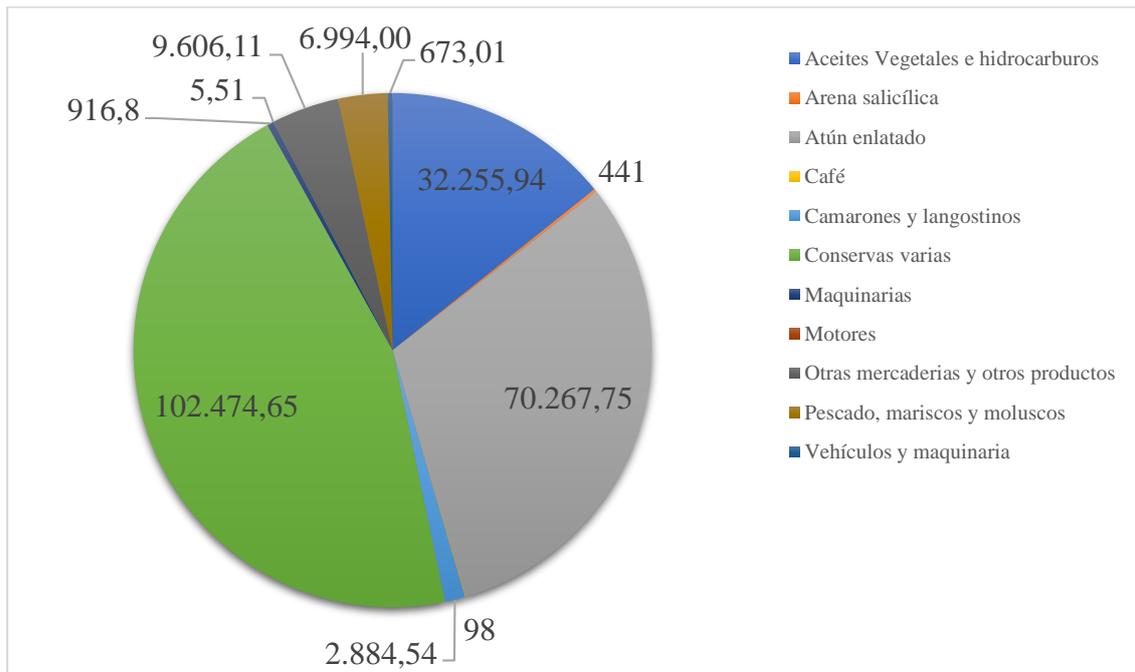
**Anexo E.** Principales productos de Exportación 2018-2021 (Toneladas Métricas)

PRODUCTOS	PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN				TOTAL, CARGA
	2018	2019	2020	2021	
Aceites vegetales e hidrocarburos	14.219,00	11.077,00	6.168,00	791,94	<b>32.255,94</b>
Arena salicilica	441,00	0,00	0,00	0,00	<b>441,00</b>
Atún enlatado	0,00	5.186,00	1.715,00	63.366,75	<b>70.267,75</b>
Café	0,00		98,00	0,00	<b>98,00</b>
Camarones y langostinos	0,00	452,00	795,00	1.637,54	<b>2.884,54</b>
Conservas varias	0,00	36.148,00	66.153,00	173,65	<b>102.474,65</b>
Maquinarias	217,00	265,00	375,00	59,80	<b>916,80</b>
Motores	0,00	0,00	0,00	5,51	<b>5,51</b>
Otras mercaderías y otros productos	560,00	1.671,00	2.357,00	5.018,11	<b>9.606,11</b>
Pescado, mariscos y moluscos	3.365,00	1.664,00	1.965,00	0,00	<b>6.994,00</b>
Vehículos y maquinaria	0,00	150,00	272,00	251,01	<b>673,01</b>
<b>TOTAL</b>	<b>18.802,00</b>	<b>56.613,00</b>	<b>79.898,00</b>	<b>71.304,31</b>	<b>226.617,31</b>

Elaboración propia

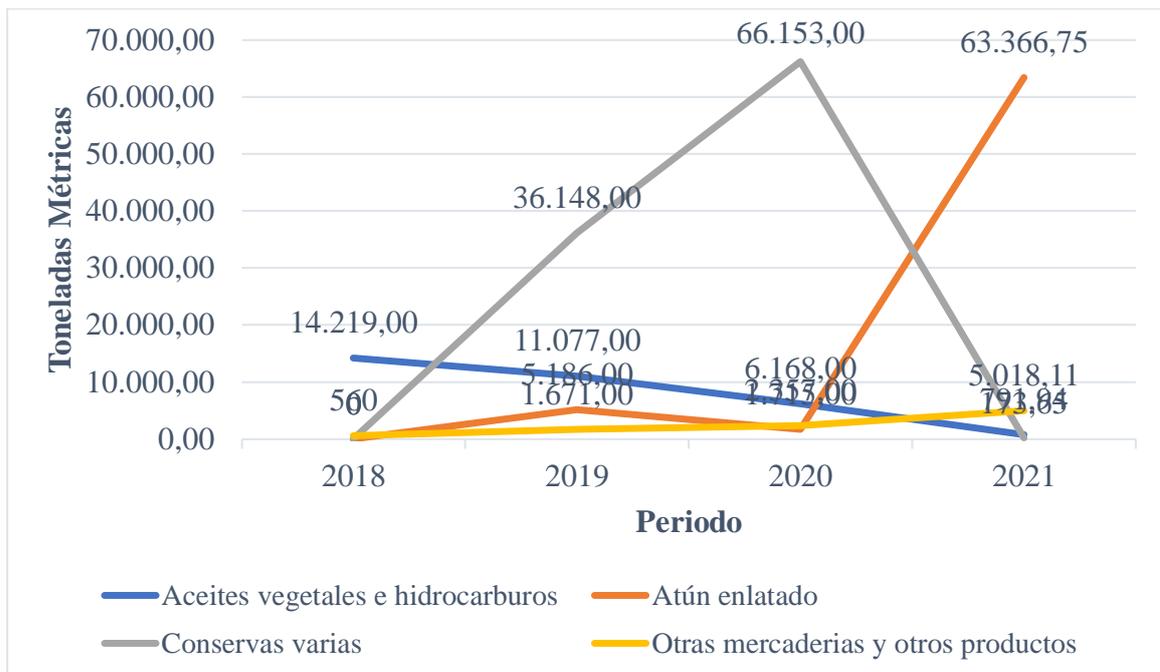
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2021)

**Anexo F. Productos exportados en el periodo 2018-2021 (Toneladas Métricas)**



Elaboración propia

**Anexo G. Principales productos exportados con mayor crecimiento en el periodo 2018-2021 (Toneladas Métricas)**



Elaboración propia

**Anexo H.** Principales destinos de las exportaciones durante el periodo 2018 – 2021  
(Toneladas Métricas)

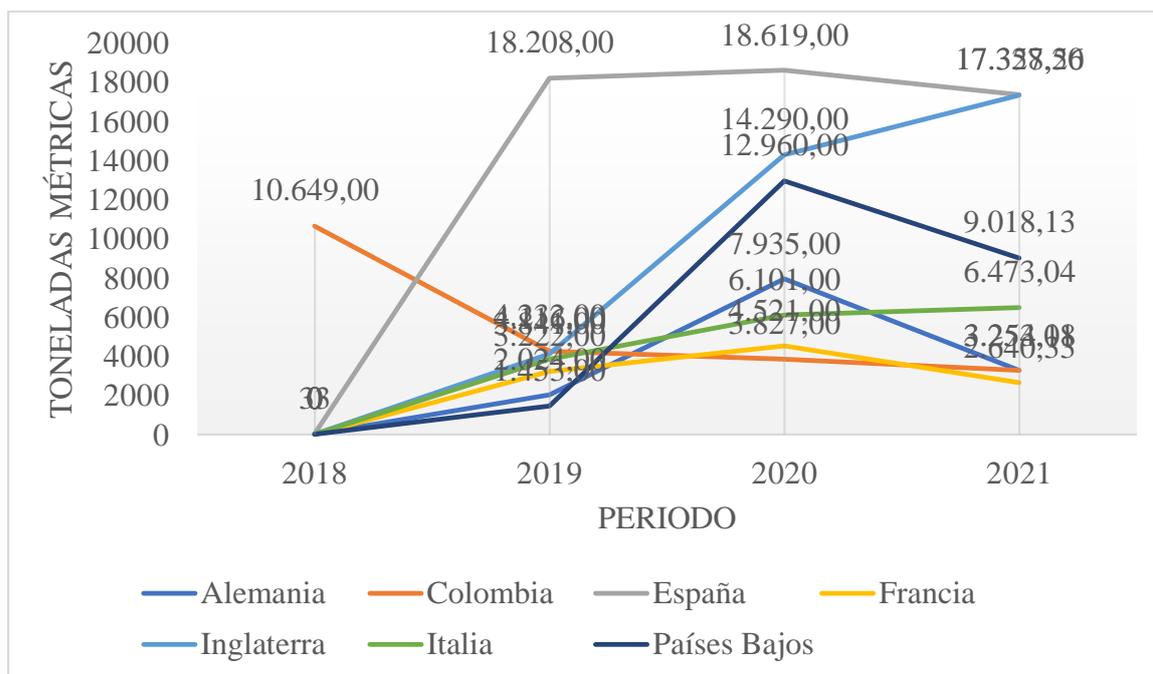
PAÍSES	PRINCIPALES DESTINOS DE EXPORTACIONES				TOTAL, EXPORTACIONES
	2018	2019	2020	2021	
Alemania	0,00	2.024,00	7.935,00	3.253,08	<b>13.212,08</b>
Argentina	48,00	0,00	48,00	123,21	<b>219,21</b>
Bélgica	0,00	77,00	712,00	518,76	<b>1.307,76</b>
Chile	73,00	582,00	134,00	1.029,10	<b>1.818,10</b>
China	441,00	0,00	0,00	52,54	<b>493,54</b>
Colombia	10.649,00	4.232,00	3.827,00	3.254,11	<b>21.962,11</b>
Corea	0,00	0,00	0,00	74,86	<b>74,86</b>
Costa Rica	0,00	0,00	0,00	46,95	<b>46,95</b>
Croacia	0,00	0,00	0,00	39,12	<b>39,12</b>
Cuba	3.248,00	2.464,00	0,00	0,00	<b>5.712,00</b>
España	33,00	18.208,00	18.619,00	17.357,56	<b>54.217,56</b>
Estados Unidos	0,00	896,00	2.149,00	1.263,97	<b>4.308,97</b>
Francia	0,00	3.222,00	4.521,00	2.640,33	<b>10.383,33</b>
Grecia	0,00	0,00	0,00	66,60	<b>66,60</b>
Holanda	0,00	7.766,00	0,00	0,00	<b>7.766,00</b>
Inglaterra	0,00	4.116,00	14.290,00	17.328,20	<b>35.734,20</b>
Italia	0,00	3.841,00	6.101,00	6.473,04	<b>16.415,04</b>
México	0,00	0,00	0,00	23,62	<b>23,62</b>
Otros países	743,00	1.274,00	4.687,00	897,54	<b>7.601,54</b>
Panamá	109,00	0,00	0,00	173,79	<b>282,79</b>
Perú	10,00	2.624,00	937,00	71,50	<b>3.642,50</b>
Portugal	0,00	1.012,00	2.336,00	3.390,06	<b>6.738,06</b>
Rusia	0,00	227,00	130,00	1.560,30	<b>1.917,30</b>
Turquía	0,00	0,00	0,00	40,76	<b>40,76</b>
Venezuela	2.095,00	1.562,00	0,00	1.290,89	<b>4.947,89</b>

Agua Internacionales	1.353,00	1.033,00	493,00	1.316,29	<b>4.195,29</b>
Países Bajos	0,00	1.453,00	12.960,00	9.018,13	<b>23.431,13</b>
<b>TOTAL</b>	<b>18.802,00</b>	<b>56.613,00</b>	<b>79.879,00</b>	<b>71.304,31</b>	<b>226.598,31</b>

Elaboración propia

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2020)

**Anexo I.** Países a los que mayor carga se exporto durante el periodo 2018-2021 (Toneladas Métricas)



Elaboración propia

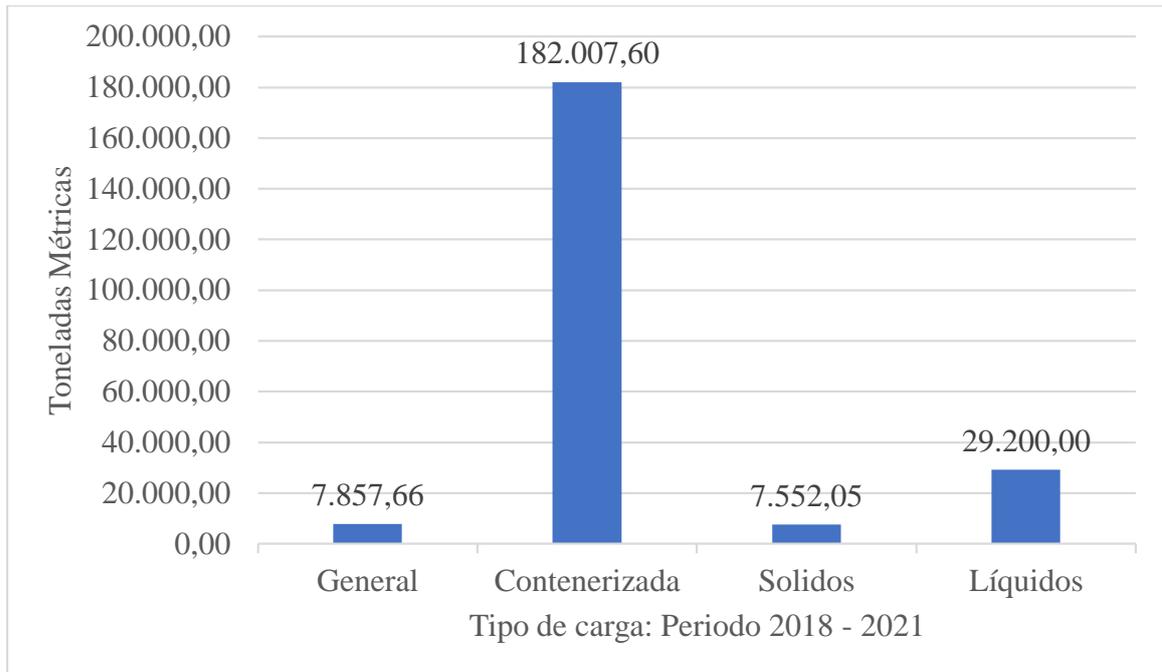
**Anexo J.** Tipos de carga exportada durante el periodo 2018-2021 (Toneladas Métricas)

TIPO DE CARGA	TIPOS DE CARGA EXPORTADA				TOTAL, CARGA
	2018	2019	2020	2021	
General	1.461,00	2.690,00	2.363,00	1.343,66	<b>7.857,66</b>
Contenerizada	441,00	43.837,00	71.956,00	65.773,60	<b>182.007,60</b>
Solidos	3.365,00	0,00	0,00	4.187,05	<b>7.552,05</b>
Líquidos	13.535,00	10.086,00	5.579,00	0,00	<b>29.200,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>18.802,00</b>	<b>56.613,00</b>	<b>79.898,00</b>	<b>71.304,31</b>	<b>226.617,31</b>

Elaboración propia

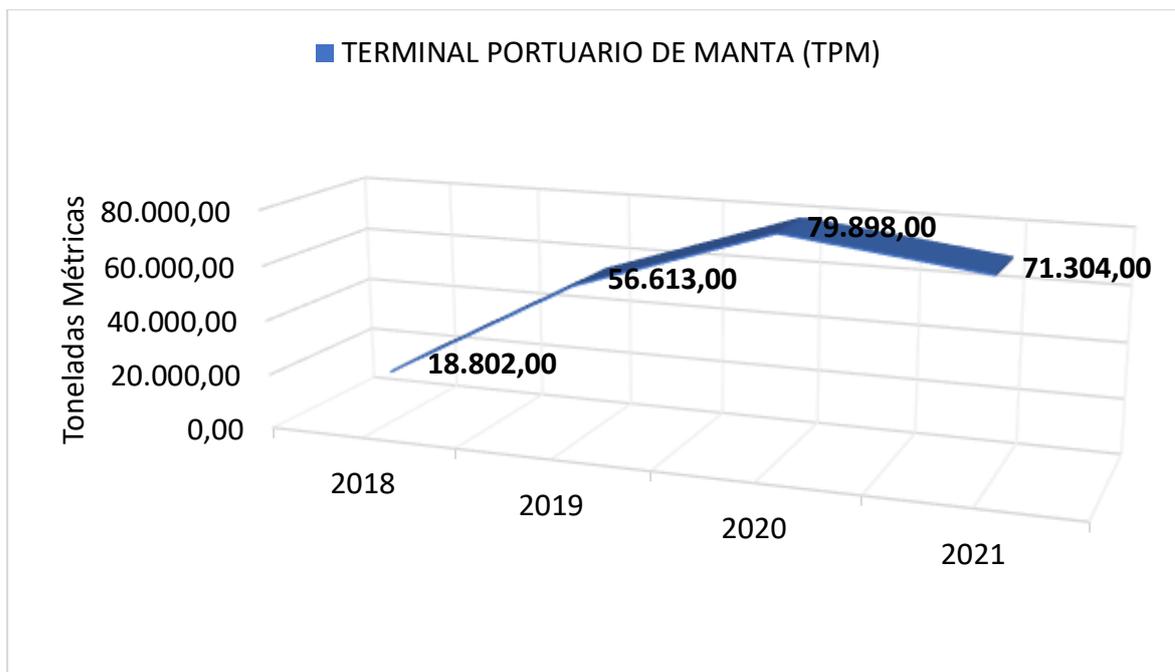
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2019)

**Anexo K.** Exportaciones por tipo de carga durante el periodo 2018-2021 (Toneladas Métricas)



Elaboración propia

**Anexo L.** Evolución de las exportaciones del Puerto de Manta 2018-2021 tm



Elaboración propia