



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

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

TRABAJO DE TITULACIÓN

Modalidad Análisis de Caso

Tema

“Análisis comparativo de tarifas de contenedores de los puertos
comerciales del estado.”

Autora:

Santana Marín Nahomy Monserrate

Tutora:

Mgs. Mayra Iveth Párraga Mogrovejo

2025 - 1

Declaración de Autoría

Yo, **Nahomy Monserrate Santana Marín,**

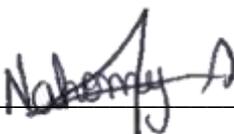
DECLARO QUE:

El contenido en el presente Trabajo de Titulación, **“Análisis comparativo de tarifas de contenedores de los puertos comerciales del estado”** 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 de la autora, 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, 30 de junio del 2025



Nahomy Monserrate Santana Marín

CI: 1316616810

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

CERTIFICACIÓN

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

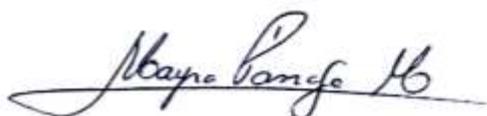
Haber dirigido, revisado y aprobado preliminarmente el Trabajo de Integración Curricular bajo la autoría de la estudiante **Santana Marín Nahomy Monserrate**, legalmente matriculada en la carrera de Comercio Exterior, período académico 2024(2)-2025(1), cumpliendo el total de **320 horas**, cuyo tema del proyecto o núcleo problémico es "**Análisis comparativo de tarifas de contenedores de los puertos comerciales del estado**".

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, 05 de agosto de 2025.

Lo certifico,



Econ, Mayra Iveth Párraga Mogrovejo, Mg.
Docente Tutora
Área: Comercio Exterior

Certificado de Similitud



TESIS_SANTANA MARIN NAHOMY - REVISIÓN DE PLAGIO



Nombre del documento: TESIS_SANTANA MARIN NAHOMY - REVISION DE PLAGIO.docx
ID del documento: 8d17f49172a128a2467ed2c3d5ddd4595dd2aa37
Tamaño del documento original: 499,87 kB

Depositante: Mayra Párraga Mogrovejo
Fecha de depósito: 31/7/2025
Tipo de carga: interface
fecha de fin de análisis: 31/7/2025

Número de palabras: 4566
Número de caracteres: 34.656

Ubicación de las similitudes en el documento:

Fuentes con similitudes fortuitas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	www.primicias.ec Puertos de Guayaquil· Esta es la hoja de ruta para aumentar ... https://www.primicias.ec/economia/dragado-canal-acceso-puertos-guayaquil-hoja-ruta-15me...	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (17 palabras)
2	uprepositorio.upacifico.edu.ec La infraestructura portuaria del Ecuador y su in... http://uprepositorio.upacifico.edu.ec/bitstream/123456789/371/1/GEMA_UPAC_27984.pdf	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (16 palabras)
3	grupoalire.com Puertos Comerciales Ecuatorianos: Competencia y Evolución e... https://grupoalire.com/supply-chain/transporte-y-carga-internacional/puertos-comerciales-e...	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (12 palabras)
4	www.obraspublicas.gob.ec Puertos ecuatorianos registraron incremento en la ... https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-ecuatorianos-registraron-incremento-en-la-movill...	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (12 palabras)
5	www.tpm.ec Movilización de carga en el Puerto de Manta creció un 15% en el 2... https://www.tpm.ec/2022/01/31/movilizacion-de-carga-en-el-puerto-de-manta-crecio-un-15-e...	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (14 palabras)

Fuentes mencionadas (sin similitudes detectadas) Estas fuentes han sido citadas en el documento sin encontrar similitudes.

- <https://repositorio.cepal.org>
- <https://asotep.org/wp-content/uploads/2021/07/muelle.jpg>
- <https://www.puertobolivar.gob.ec>
- <https://www.ar-racking.com/es/blog/ca-dena-de-suministro-o-supply-chain-que-es-y-caracteristicas/>
- <https://asstra.com/es/blog/articulos/2023/01/logistica-intermodal/>

Dedicatoria

Dedico este trabajo con todo mi amor y gratitud a las personas que han sido un pilar fundamental para mi vida y sobre todo en este proceso académico.

A mis padres Rafael y Tania, por su apoyo incondicional, por siempre estar para mí y no dejarme caer, por enseñarme el valor y esfuerzo y por ser mi mayor inspiración, esto es por y para ellos. Gracias por cada sacrificio y palabra de aliento que tuvieron para mí.

A mí, por no rendirme ante los desafíos, por confiar en mis capacidades y por mantenerme firme en la búsqueda de mis objetivos.

A mi hermano Rafael, que siempre estuvo ahí dándome fuerzas para no rendirme y seguir esforzándome un poco más.

A mis amigas, por estar presentes en los buenos y malos momentos, por las risas compartidas y por recordarme que no estaba sola en este camino.

A mi familia, por estar siempre presentes, con paciencia, comprensión y motivación constante.

Y a todas aquellas personas que creyeron en mi incluso cuando yo dudaba, esta meta también es suya.

Este logro representa no solo el cierre de una etapa académica, sino también el reflejo del trabajo, la pasión y la determinación que he puesto en cada paso. A todos los que formaron parte de este proceso, gracias por contribuir a mi crecimiento.

Santana Marín Nahomy Monserrate

Reconocimiento (Agradecimiento)

Al culminar esta etapa tan importante de mi vida, deseo expresar mi más profundo agradecimiento a todas las personas que hicieron posible la realización de este trabajo.

A Dios, por brindarme salud, fortaleza y sabiduría en cada paso de este proceso. Sin su guía y compañía este camino hubiera sido mucho más difícil.

A mis padres y seres queridos, por su amor incondicional, su apoyo constante y su fe en mí. Gracias por alentarme en cada momento de duda y celebrar cada pequeño avance como una gran victoria.

A mis docentes y sobre todo a mi tutora Econ. Mayra Párraga, por su compromiso, paciencia y orientación. Gracias por compartir su experiencia y por motivarme a dar lo mejor de mí. Su guía fue clave para la formación académica y personal que hoy llevo conmigo.

A mis amigos, por su compañía, sus consejos, su ánimo y por recordarme que no estamos solos en los desafíos.

Cada uno, desde su lugar, ha dejado una huella imborrable en esta etapa de mi vida. A todos, gracias por ser parte de este logro tan importante para mí.

Santana Marín Nahomy Monserrate

Índice

Declaración de Autoría	I
Certificación del Tutor	II
Certificado de Similitud	III
Dedicatoria	IV
Reconocimiento (Agradecimiento)	V
Índice.....	VI
Resumen / Summary	VII
1. Introducción.....	1
2. Antecedentes	2
3. Definición del problema.....	3
3.1. Delimitación	3
3.2. Planteamiento	3
3.3. Preguntas	4
4. Preguntas de reflexión	4
5. Justificación y propósito	4
6. Objetivos	5
6.1. Objetivo general	5
6.2. Objetivo específico	5
7. Idea a Defender	5
8. Unidades de análisis.....	5
9. Metodología	6
9.1. Enfoque descriptivo.....	6
9.2. Método inductivo.....	6
9.3. Análisis comparativo	6
9.4. Método bibliográfico	7
10. Marco conceptual	7
11. Resultados obtenidos.....	10
12. Análisis de resultados.....	11
13. Lecciones y recomendaciones	12
14. Fuentes de Información	14
15. Anexos.....	17

Resumen

El presente estudio de caso analiza comparativamente las tarifas de contenedores en los principales puertos comerciales del Ecuador: Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar, durante el periodo 2019–2024. El propósito es identificar cómo estas tarifas influyen en la competitividad logística y comercial del país. La metodología aplicada incluyó un enfoque descriptivo, inductivo y comparativo, con revisión documental y construcción de matrices tarifarias. En la primera fase se caracterizó el entorno tarifario y portuario, y en la segunda se sistematizaron los resultados mediante análisis de datos e interpretación crítica. Entre los hallazgos se evidenció la falta de una política nacional tarifaria unificada, y se destacó el desempeño positivo del Terminal Portuario de Manta, gracias a su modelo de gestión público-privado. Se concluye que la armonización de tarifas y la inversión en infraestructura son esenciales para mejorar la competitividad del comercio exterior ecuatoriano.

Palabras clave: tarifas portuarias, competitividad, comercio exterior, puertos ecuatorianos, logística.

Summary

This case study comparatively analyzes container tariffs in the main commercial ports of Ecuador: Guayaquil, Manta, Esmeraldas and Puerto Bolivar, during the period 2019-2024. The purpose is to identify how these rates influence the country's logistic and commercial competitiveness. The methodology applied included a descriptive, inductive and comparative approach, with documentary review and construction of tariff matrices. In the first phase, the tariff and port environment was characterized, and in the second phase the results were systematized through data analysis and critical interpretation. Among the findings was the lack of a unified national tariff policy, and the positive performance of the Manta Port Terminal was highlighted, thanks to its public-private management model. It is concluded that tariff harmonization and infrastructure investment are essential to improve the competitiveness of Ecuadorian foreign trade.

Keywords: port tariffs, competitiveness, foreign trade, Ecuadorian ports, logistics.

1. Introducción

El análisis de las tarifas de contenedores en los principales puertos comerciales del Ecuador —Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar— representa un componente crítico para comprender los desafíos logísticos, regulatorios y financieros que enfrentan estos nodos estratégicos del comercio exterior nacional. Estas tarifas, que varían en función de factores como la infraestructura disponible, el modelo de gestión portuaria y las condiciones operativas, inciden directamente en la competitividad de las exportaciones e importaciones ecuatorianas.

El sistema portuario ecuatoriano presenta importantes diferencias entre sus terminales. Guayaquil, por ejemplo, mantiene una alta participación en el movimiento de carga, pero enfrenta restricciones físicas como el calado limitado, lo que conlleva sobrecostos operativos para ciertos tipos de embarcaciones. En cambio, Manta ha demostrado avances relevantes gracias a una gestión orientada a la modernización. Puerto Bolívar y Esmeraldas, si bien poseen potencial estratégico, aun muestran debilidades asociadas a infraestructura obsoleta, escasa conectividad terrestre y limitaciones tecnológicas.

Este estudio de caso se desarrolló en dos fases interrelacionadas. En la primera fase, se realizó un diagnóstico detallado del entorno portuario nacional, identificando la falta de armonización tarifaria y los desequilibrios regionales en la prestación de servicios logísticos. Además, se delimitaron los objetivos y se seleccionaron las variables clave a analizar. En la segunda fase, se ejecutó el análisis comparativo, utilizando información oficial y matrices de evaluación para examinar la evolución de las tarifas entre 2019 y 2024, lo que permitió establecer relaciones entre las tarifas portuarias y su impacto en la competitividad logística del país. Asimismo, se valoraron elementos complementarios como la conectividad, la trazabilidad de servicios y el grado de adopción tecnológica en cada puerto.

Entre los principales hallazgos se destacan las limitaciones estructurales persistentes del puerto de Esmeraldas, las mejoras operativas en Manta gracias a la inversión extranjera, sin necesidad de elevar sus tarifas y los sobrecostos vinculados al acceso marítimo en Guayaquil. Por su parte, puerto Bolívar presenta tarifas competitivas, aunque aún enfrenta atrasos en su transformación digital y desafíos en su conectividad interna.

Además, se evidenció que los puertos con mayor nivel de digitalización y transparencia han implementado herramientas en línea que permiten el acceso público a sus tarifarios, lo que facilita decisiones estratégicas para operadores logísticos. Sin embargo, persiste la necesidad

de contar con una política nacional unificada que promueva una estructura tarifaria más equitativa y eficiente.

Mediante un enfoque descriptivo, inductivo y comparativo, este trabajo busca no solo identificar los impactos de las tarifas portuarias, sino también formular recomendaciones estratégicas que orienten políticas públicas más equitativas y efectivas para el fortalecimiento del sistema logístico del país.

2. Antecedentes

En Ecuador, los puertos comerciales desempeñan un rol crucial en la economía nacional, siendo los principales puntos de entrada y salida de mercancías. El análisis comparativo de tarifas de contenedores en puertos comerciales del Estado revela desafíos logísticos y financieros que afectan las operaciones portuarias. Los puertos de Guayaquil, Esmeralda, Puerto Bolívar y Manta enfrentan limitaciones físicas, como el calado insuficiente, que elevan los costos operativos. La dificultad que enfrenta el puerto de Guayaquil para acoger embarcaciones de gran calado sin generar sobrecostos pone de manifiesto la importancia de revisar y ajustar las tarifas vinculadas a la operación y traslado de contenedores (Castillo Rosales Álvaro Rolando y Solorzano Zambrano Jean Carlos 2019; Lexis Finder 2015).

En 2021, el volumen de carga movilizada por el Puerto de Manta aumentó un 15%, como consecuencia de las inversiones realizadas en modernización tecnológica y fortalecimiento de su infraestructura. No obstante, algunas categorías, como los contenedores y los graneles líquidos, presentaron una disminución. Aquello ha suscitado preocupación entre diversos actores tanto nacionales como internacionales (TPM, 2021).

En el puerto de Esmeraldas se ha mostrado un incremento en su actividad comercial, aunque enfrenta desafíos relacionados con el calado limitado que afecta la competitividad de sus exportaciones (Sánchez, 2021).

Aunque se han realizado mejoras en infraestructura y eficiencia operativa permitiendo aumentar la capacidad de los puertos, los costos tarifarios siguen siendo un obstáculo importante para mantener la competitividad en el mercado global, afectando a los actores económicos locales como aquellos internacionales (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2009).

3. Definición del problema

El presente trabajo tiene como objetivo analizar las tarifas asociadas al movimiento de contenedores en los principales puertos comerciales del Ecuador: Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar. El análisis se realizará en el periodo comprendido entre 2019 y 2024, identificando las variaciones en los costos por el manejo y almacenamiento de contenedores. Se estudiarán los factores que han influido en los cambios tarifarios, y el impacto de estos en la competitividad de los puertos, a nivel nacional como internacional.

3.1. Delimitación

Tema macro: tarifas de contenedores en puertos comerciales ecuatorianos.

Delimitación: comparación tarifaria de los puertos comerciales de Ecuador.

Problema: variación de costos operativos, tiempo logísticos y competitividad.

3.2. Planteamiento

En el ámbito portuario ecuatoriano, los costos de transporte de contenedores han variado significativamente entre los cinco principales puertos: Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar durante los últimos años (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020). Estas diferencias están influenciadas por factores como la infraestructura, calado y la eficiencia operativa. Guayaquil enfrenta limitaciones de calado que elevan los costos, mientras que Manta ha experimentado un crecimiento en la movilización de vehículos. Según (ForbesEc, 2024), Esmeraldas y Puerto Bolívar son referentes en la exportación agrícola, con énfasis en el banano. Esta realidad impacta negativamente la competitividad del comercio exterior ecuatoriano, ya que los importadores y exportadores deben absorber estos incrementos en costos logísticos.

La competitividad del comercio exterior se ve afectada por los altos costos logísticos y los tiempos de despacho, aunque se han realizado mejoras en la infraestructura portuaria, persisten desafíos, particularmente en los trámites aduaneros, que continúan elevando los costos operativos. Es crucial optimizar estos procesos para que los puertos ecuatorianos mantengan su competitividad en el mercado global. La colaboración entre los actores del sector y la implementación de tecnologías más avanzadas podrían mitigar costos adicionales para exportadores e importadores (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2022).

3.3. Preguntas

- ¿Cuáles son las tarifas de movimiento de contenedores en los principales puertos comerciales de Ecuador durante los últimos cinco años?
- ¿Qué factores han influido en las variaciones de las tarifas de movimiento de contenedores en los puertos ecuatorianos?
- ¿Cómo afecta las variaciones en las tarifas de movimiento de contenedores en la competitividad de los puertos comerciales del Ecuador?

4. Preguntas de reflexión

¿Cuáles son las tarifas de movimiento de contenedores en los principales puertos comerciales de Ecuador durante los últimos cinco años?

Se determinó que las tarifas por contenedor de 20 pies varían entre USD 140 y 185. Guayaquil presenta las tarifas más elevadas, seguida por Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar. Estos datos se resumen en el Anexo E, donde se muestra una tabla anual comparativa por puerto

¿Qué factores han influido en las variaciones de las tarifas de movimiento de contenedores en los puertos ecuatorianos?

Entre los principales factores se destacan: el calado operativo, el estado de la infraestructura, el nivel de digitalización de procesos, y el tipo de gestión portuaria (pública, privada o mixta). Estos elementos se organizan en el Anexo F, que compara dichos factores por cada puerto.

¿Cómo afecta las variaciones en las tarifas de movimiento de contenedores en la competitividad de los puertos comerciales del Ecuador?

Se concluye que puertos con tarifas más bajas y mayor eficiencia como Manta resultan más atractivos para operadores logísticos, mientras que puertos con costos más altos y tiempos prolongados como Guayaquil enfrentan desafíos en términos de competitividad. Estos efectos se sintetizan en el Anexo G, donde se vinculan variables operativas con desempeño competitivo.

5. Justificación y propósito

Este caso comparativo sobre las tarifas de movimiento de contenedores en los puertos comerciales de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar se justifica por la necesidad de comprender las variaciones tarifarias que han ocurrido en los últimos cinco años y su impacto

en la competitividad portuaria del Ecuador. A lo largo de este período, las tarifas han mostrado fluctuaciones que responden a diversos factores, tales como inversiones en infraestructura, cambios en la demanda de servicios, y la modernización de la gestión portuaria (MundoMaritimo, 2020; Obraspublicas, 2018).

Es crucial identificar aquellos factores que influyen en estas variaciones, entre ellos la capacidad operativa de cada puerto, el volumen de contenedores movilizados, y las políticas de gestión que se han implementado. El análisis propuesto busca generar estrategias tarifarias que optimicen los costos logísticos y permitan mejorar la eficiencia operativa de los puertos, contribuyendo así a un comercio exterior más competitivo (Sistema Portuario Ecuatoriano).

6. Objetivos

6.1. Objetivo general

Determinar las diferencias en las tarifas de movimiento de contenedores de los principales puertos comerciales de Ecuador mediante un análisis comparativo.

6.2. Objetivo específico

- Determinar las tarifas de movimiento de contenedores en los principales puertos comerciales de Ecuador durante los últimos cinco años.
- Explicar los factores que influyen en las variaciones de las tarifas de movimiento de contenedores en los puertos ecuatorianos
- Analizar las afectaciones de las variaciones en las tarifas de movimiento de contenedores en la competitividad de los puertos comerciales del Ecuador

7. Idea a Defender

El análisis de las variaciones tarifarias en los puertos de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar permitirá comprender las diferencias de costos entre ellos y su incidencia en la competitividad del comercio exterior ecuatoriano. Este estudio identificará los factores que generan dichas fluctuaciones.

8. Unidades de análisis

Las unidades de análisis de este estudio son los principales puertos del Ecuador: Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar. El objeto de estudio se centra en analizar las tarifas de

contenedores en estos puertos durante el periodo de 2019-2024, considerando factores como las tarifas portuarias, la eficiencia logística, las políticas portuarias

9. Metodología

La metodología aplicada en el caso de estudio para el análisis comparativo de tarifas de contenedores de los principales puertos comerciales de Ecuador se basa en un enfoque descriptivo, inductivo y comparativo.

9.1. Enfoque descriptivo

Este enfoque se centra en detallar las características y aspectos esenciales del objeto de estudio sin necesariamente buscar establecer relaciones causales. En un estudio de caso, el enfoque descriptivo permite una comprensión profunda del contexto, las circunstancias y los elementos involucrados en el caso particular. De acuerdo con la (UNAM), el enfoque descriptivo busca identificar los valores de las variables, clasificarlas y ofrecer una caracterización precisa del fenómeno objeto de estudio (Catarina).

- Permite detallar las características de las tarifas de los puertos seleccionados durante el periodo 2019-2024. Esto incluye el análisis de la estructura tarifaria, servicios ofrecidos y volúmenes de carga movilizados, lo que permite comprender las particularidades de cada puerto en su contexto operativo.

9.2. Método inductivo

Este enfoque es especialmente útil cuando se busca explorar fenómenos poco comprendidos o cuando no existen teorías preexistentes que expliquen el caso en cuestión. Según la Universidad Complutense de Madrid, el método inductivo facilita construir generalizaciones a partir de observaciones particulares, contribuyendo así al entendimiento de fenómenos concretos (Calduch, 2014).

- Con la obtención de conclusiones generales a partir de casos específicos mediante la observación y el análisis de datos históricos, se identifican patrones y tendencias en las tarifas portuarias, las cuales se relacionan con factores como inversiones en infraestructura y competencia Inter portuaria.

9.3. Análisis comparativo

En un estudio de caso, este método permite contrastar el caso en estudio con otros casos similares o diferentes, facilitando la identificación de factores que influyen en los resultados

observados. Es por ello por lo que la Universidad de La Laguna destaca que el análisis comparativo es un método eficaz para identificar similitudes entre fenómenos, permitiendo inferir conclusiones sobre su relación o posible origen común (CIMEC, 2021).

- La comparación tarifaria de los puertos de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar permite identificar diferencias significativas en las tarifas y sus causas. Este análisis incluye variables como costos asociados, tiempo de despacho, eficiencia operativa y accesibilidad, estableciendo su relación con la competitividad en el comercio exterior, lo que ofrece una perspectiva integral sobre las fortalezas y debilidades de cada uno.

9.4. Método bibliográfico

Este método permite que se lleve a cabo una construcción de un mejor marco teórico y de comprender el estado del estudio o caso. De acuerdo con la Universidad Autónoma de México, la investigación bibliográfica implica que se lleve a cabo la búsqueda e investigación, recopilación, crítica e información de datos bibliográficos (Universidad Internacional de La Rioja, 2022).

- La implementación del método propuesto se enfoca en permitir un mejor análisis de las publicaciones realizadas con políticas portuarias, eficiencia logística y competitiva en el comercio exterior, asegurando de cierta forma la integración de datos confiables y actualizados para identificar tarifarias, factores y sus efectos en la competitividad portuaria.

10. Marco conceptual

Para comprender el desarrollo del presente estudio de caso, es imprescindible definir los principales conceptos que estructuran el análisis:

Comercio exterior: Se refiere al intercambio de bienes o productos y servicios realizado entre países diferentes (Mercado, 2023). Su eficiencia depende en gran parte de la logística que facilita el movimiento fluido de mercancías en fronteras, puertos y aduanas. Las condiciones tarifarias portuarias influyen directamente en la competitividad de las exportaciones e importaciones ecuatorianas (Desarrollo Portuario Ecuador, 2025).

Puerto comercial: Es una instalación costera equipada para la carga, descarga y almacenamiento de mercancías. En Ecuador, los puertos de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y

Puerto Bolívar desempeñan un rol esencial comercialmente. Su rendimiento se mide por criterios como conectividad, tiempo de despacho, costos y capacidad operativa (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2023).

Tarifa portuaria: Es el costo que los operadores logísticos deben pagar por el uso de servicios e infraestructuras portuarias, tales como carga y descarga, almacenaje y uso de grúas. Las tarifas portuarias varían según el tipo de gestión, el nivel de tecnología aplicada y la eficiencia operacional de la terminal (Contecon Guayaquil S.A., 2024) (Terminal Portuaria de Manta, 2021).

Competitividad portuaria: Hace referencia a la capacidad de los puertos para ofrecer servicios eficientes, seguros y económicos, atrayendo así mayores volúmenes de carga y rutas comerciales internacionales. El nivel de competitividad está influenciado por la digitalización, las tarifas portuarias, la infraestructura disponible y la calidad del servicio (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2023).

Eficiencia logística: Es la capacidad de gestionar procesos logísticos de manera optimizada, minimizando tiempos, costos y errores, al tiempo que se garantiza trazabilidad, seguridad y cumplimiento normativo. La eficiencia logística portuaria es crítica para mejorar la competitividad de las exportaciones ecuatorianas (Sánchez, 2021).

Modelo de gestión portuaria: Forma de administración del puerto (público, privado o mixto). En Ecuador predominan modelos de concesión privada o mixto, como en Contecon y TPM.

Digitalización portuaria: Incorporación de tecnologías digitales como sistemas electrónicos de carga, sensores IoT y plataformas de gestión, que mejoran la trazabilidad y eficiencia operativa (Buske Logistics, 2025).

Política tarifaria: Conjunto de normas y criterios para definir, modificar y aplicar las tarifas portuarias. Su ausencia genera desigualdad entre terminales.

Costos logísticos: Gastos totales en la cadena de suministro como transporte, aduanas, seguros y tarifas portuarias.

Conectividad marítima: Nivel de integración de un puerto en rutas comerciales internacionales, medido por frecuencia de servicio y capacidad de intercambio (UNCTAD/CEPAL, 2021) .

Intermodalidad: Uso de múltiples modos de transporte (ferrocarril, carretera, marítimo) en el traslado de unidades de carga, sin romper la unidad, lo que reduce costos y tiempos (Buske Logistics, 2025; AsstrA, 2023)

Cadena de suministro: Conjunto de procesos que movilizan un producto desde su origen hasta el cliente final, incluyendo proveedores, producción, logística y distribución (AR-Racking, 2025)

Puerto seco: Terminal intermodal inland conectada por tren o carretera, que permite realizar procesos portuarios como despacho y almacenamiento fuera del litoral (UNCTAD, 2018)

Rendimiento operativo portuario: Medido en contenedores movidos por hora y tiempos de estadía de buques; un indicador clave de eficiencia y competitividad.

Regulación portuaria: Normativa que regula aspectos tarifarios, concesiones, seguridad y medioambiente, establecida por autoridades como el Ministerio de Transporte.

En este estudio de caso, los actores principales que intervienen en la dinámica tarifaria portuaria son: las empresas operadoras (Contecon, TPM y Yilport), las autoridades gubernamentales como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en coordinación con la Subsecretaría de Puertos, y representantes logísticos como exportadores, importadores y agentes navieros. Cada uno de estos actores cumple un rol específico: los operadores establecen las tarifas; el gobierno supervisa y regula; y los usuarios reciben el impacto directo en sus costos logísticos.

Durante la investigación se identificó un momento crítico en la falta de una política nacional coherente de regulación tarifaria. Esta ausencia ha derivado en una segmentación desigual de tarifas entre los puertos del país. Por ejemplo, el Puerto de Guayaquil, operado por Contecon, presenta tarifas más elevadas y cargos adicionales por servicios como inspecciones o aforos. En cambio, en Manta y Puerto Bolívar, ciertos servicios están incluidos en el costo base, lo que genera dificultades para establecer comparaciones equitativas entre terminales. Esta disparidad afecta directamente la planificación logística y las decisiones comerciales de los exportadores e importadores.

Uno de los hallazgos más relevantes es que lo que funcionó bien fue el modelo de gestión del Terminal Portuario de Manta, donde una alianza público-privada con inversión extranjera permitió modernizar la infraestructura y ofrecer tarifas competitivas. Esto permitió incorporar

nuevas rutas marítimas y fortalecer la credibilidad entre los distintos actores del sector logístico.

En contraste, el desempeño del Puerto de Esmeraldas resultó desfavorable, evidenciando baja digitalización y retrasos importantes en sus procesos operativos. Estas deficiencias impactan negativamente en los costos indirectos y la satisfacción del cliente, afectando su competitividad a nivel nacional.

Otro aspecto que requiere mejora es la ausencia de una estrategia nacional unificada en materia tarifaria. La existencia de modelos tarifarios distintos entre puertos con servicios similares genera ineficiencias sistémicas y limita la posibilidad de integración portuaria. Esto se refleja en la migración de cargas hacia puertos más competitivos, sin necesariamente ser los más cercanos al origen de la mercancía, lo cual incrementa los costos logísticos internos.

En conclusión, el análisis conceptual y narrativo permite evidenciar cómo las diferencias en tarifas, modelos de gestión e inversión afectan la eficiencia y competitividad del sistema portuario ecuatoriano.

11.Resultados obtenidos

Este estudio surge a partir de una problemática evidente en el contexto del comercio exterior ecuatoriano: la disparidad tarifaria entre los principales puertos comerciales, que incide directamente en los costos logísticos de exportadores e importadores y, por ende, en la competitividad de los productos nacionales en el mercado internacional. Durante el periodo 2019-2024, los puertos de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar han manejado tarifas distintas, pese a ofrecer servicios similares de carga, descarga, almacenamiento e inspección.

A través del análisis comparativo de documentos tarifarios, entrevistas a usuarios logísticos y revisión de informes institucionales, se obtuvieron datos que evidencian diferencias significativas. En 2022, Contecon Guayaquil, encargado del principal puerto del país, registró aumentos considerables en sus tarifas portuarias. Esto causó preocupación entre gremios exportadores, especialmente del banano y camarón, afectar directamente sus márgenes de rentabilidad. A pesar de que este puerto cuenta con infraestructura de última generación, altos estándares de seguridad y conectividad internacional, sus tarifas elevadas restringen su capacidad de competencia frente a terminales con esquemas tarifarios más accesibles.

En contraste, el Terminal Portuario de Manta (TPM), bajo un modelo de concesión con inversión extranjera (capital coreano), ha implementado una política tarifaria más competitiva. La incorporación de sistemas tecnológicos, automatización de procesos y mejoras en la infraestructura portuaria han favorecido su posicionamiento como una alternativa viable, especialmente para exportadores hacia mercados en Asia y Norteamérica.

El Puerto Bolívar, operado por Yilport, mantiene las tarifas más bajas entre los puertos analizados. Sin embargo, su escasa conectividad, limitada diversificación de servicios y carencias tecnológicas no permiten que aproveche completamente su potencial. Su enfoque actual sigue centrado en productos agrícolas a granel, por lo que requiere de mayores inversiones para convertirse en un nodo logístico de alcance regional.

Finalmente, el Puerto de Esmeraldas evidencia rezagos importantes en modernización. Si bien sus tarifas se mantienen en un nivel intermedio, la falta de digitalización, baja eficiencia operativa y la limitada oferta de servicios logísticos dificultan su inclusión efectiva dentro del sistema portuario competitivo del país.

Estos resultados evidencian la necesidad urgente de políticas tarifarias armonizadas, así como de estrategias públicas que promuevan inversiones en infraestructura y tecnología, para equilibrar el ecosistema portuario ecuatoriano y mejorar la competitividad del comercio exterior.

12. Análisis de resultados

Este estudio permitió alcanzar los objetivos planteados mediante un análisis comparativo de los tarifarios oficiales, condiciones operativas y niveles de eficiencia logística de los principales puertos comerciales del Ecuador. En cuanto al primer objetivo, se identificaron y caracterizaron las tarifas portuarias vigentes entre 2019 y 2024 en Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar, cuyas diferencias son significativas incluso para servicios equivalentes (ver Anexo E).

Respecto al segundo objetivo, se evaluó cómo estas tarifas afectan la competitividad logística. Se evidenció que los exportadores migran hacia puertos con tarifas más accesibles, como Manta o Puerto Bolívar, aunque ello implique mayores costos terrestres. La disparidad tarifaria incide negativamente en la capacidad de competir en mercados internacionales (Anexo G).

Con relación al tercer objetivo, se analizaron inversiones recientes, niveles de digitalización y conectividad. Se destaca el avance del Terminal Portuario de Manta (TPM), que mediante inversión extranjera ha mejorado su desempeño sin elevar tarifas destacando su desempeño y adopción tecnológica (Anexo H). En cambio, Esmeraldas y Puerto Bolívar aún enfrentan rezagos estructurales y tecnológicos (Anexo F).

Además, se han implementado herramientas de transparencia en línea que permiten el acceso público a los tarifarios, facilitando decisiones estratégicas. No obstante, se identifica como área de mejora la falta de una política nacional unificada que armonice criterios tarifarios. Por ello, se concluye que la eficiencia, el modelo de gestión y la digitalización son factores determinantes para una estructura tarifaria equitativa y competitiva.

13. Lecciones y recomendaciones

Lecciones Aprendidas

1. **La ausencia de una política tarifaria nacional unificada** ha generado disparidades significativas entre los puertos, limitando la capacidad de planificación estratégica de exportadores e importadores. Esta fragmentación se traduce en ineficiencias operativas, sobrecostos logísticos y migración de carga hacia terminales más competitivos, aunque geográficamente más distantes.
2. **El modelo de gestión influye directamente en la competitividad tarifaria.** En Manta, la participación de capital extranjero ha permitido inversiones en infraestructura, digitalización y eficiencia operativa, sin elevar significativamente las tarifas. En contraste, puertos con gestión pública exclusiva como Esmeraldas presentan menor eficiencia y digitalización, lo que afecta su rendimiento.
3. **La transparencia en el acceso a tarifas y servicios logísticos** representa una herramienta poderosa para la toma de decisiones. El acceso público a tarifarios, indicadores de desempeño y tiempos de despacho mejora la confianza de los operadores logísticos e incentiva la competencia saludable entre terminales.
4. **La digitalización portuaria** es un factor clave para reducir tiempos logísticos y mejorar la competitividad. El bajo nivel de digitalización en Esmeraldas y Puerto Bolívar impacta negativamente la experiencia de los usuarios y eleva los costos operativos indirectos.

Recomendaciones

1. **Establecer una política tarifaria nacional armonizada**, con criterios de equidad, transparencia y eficiencia, que permita la comparación justa entre puertos y fomente la integración logística nacional.
2. **Fomentar modelos de gestión público-privados**, priorizando inversiones en infraestructura crítica y digitalización, como lo demuestra el caso exitoso del Terminal Portuario de Manta.
3. **Desarrollar un observatorio portuario nacional**, con indicadores estandarizados de tarifas, tiempos logísticos, niveles de servicio y participación de mercado, que sirva como base para decisiones gubernamentales y empresariales.
4. **Invertir en la capacitación técnica del personal portuario** y en la implementación de tecnologías digitales como plataformas de gestión logística, trazabilidad en línea y automatización documental.
5. **Replicar buenas prácticas identificadas**, como el esquema tarifario integrado de Manta o la eficiencia operativa en Guayaquil, adaptándolas al contexto de cada puerto para equilibrar la competitividad sin necesidad de subsidios.

14. Fuentes de Información

- Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador. (6 de 4 de 2022). *Terminal Portuario de Guayaquil*. ASOTEP - Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador: <https://asotep.org/wp-content/uploads/2021/07/muelle.jpg>
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. (2024). Informe de indexación tarifaria: <https://www.puertobolivar.gob.ec>
- Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. (18 de Marzo de 2020). *Terminal Portuario de Puerto Bolívar ejecuta uno de los proyectos más importantes como es el inicio de las exportaciones de material minero*. Autoridad Portuaria puerto bolivar: <https://www.puertobolivar.gob.ec/terminal-portuario-de-puerto-bolivar-ejecuta-uno-de-los-proyectos-mas-importantes-como-es-el-inicio-de-las-exportaciones-de-material-minero-2/>
- Barleta, E., & Saade Hazin, M. (2024). *Informe portuario 2022 a primer trimestre de 2023 Tras la tempestad, ¿llega la calma?* Comisión Económica para América Latina y el Caribe. CEPAL. <https://hdl.handle.net/11362/69017>
- Calduch, R. C. (2014). *Métodos y Técnicas de investigación en relaciones internacionales*. <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-55163/2Metodos.pdf>
- Catarina. (s.f.). *Plan de negocio como estrategia competitiva del campamento tomacoco*. https://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lad/armida_r_a/capitulo3.pdf
- CIMEC. (12 de 2 de 2021). *¿Qué métodos científicos diferentes existen?* CIMEC: <https://www.cimec.es/metodos-cientificos-diferentes/>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2023). *Logística y movilidad en América Latina*. CEPAL: <https://repositorio.cepal.org>
- Contecon Guayaquil S.A. (2024). [cgsa.com.ec](https://www.cgsa.com.ec): <https://www.cgsa.com.ec/>
- Desarrollo Portuario Ecuador. (3 de 4 de 2025). *Aranceles de EE.UU. pueden golpear exportaciones ecuatorianas y amenazar operaciones portuarias*. portuarioecuador.com: <https://www.portuarioecuador.com/post/aranceles-de-ee-uu-pueden-golpear-exportaciones-ecuatorianas-y-amenazar-operaciones-portuarias>

- factorUser. (13 de 2 de 2023). *Terminal Portuario de Manta: exitoso y sostenible modelo de gestión*. Revista Factor Verde: <https://revistafactorverde.net/terminal-portuario-de-manta-exitoso-y-sostenible-modelo-de-gestion/>
- Grupo Alaire. (20 de 8 de 2024). *Puertos Comerciales Ecuatorianos: Competencia y Evolución en el Primer Semestre de 2024*. Grupo Alaire: <https://grupoalaire.com/supply-chain/transporte-y-carga-internacional/puertos-comerciales-ecuatorianos-competencia-y-evolucion-en-el-primer-semester-de-2024/>
- Hanseatic Global Terminals. (22 de enero de 2024). *Por sexto año, TPG es el líder del movimiento de contenedores del Ecuador*. latinamerica.hanseaticglobalterminals.com/: <https://www.saamterminals.com/es/blog/2024/01/22/por-sexto-ano-tpg-es-el-lider-del-movimiento-de-contenedores-del-ecuador/>
- López, K. (23 de 01 de 2020). *Puerto de Esmeraldas, Ecuador: Autoridad Portuaria no posee Licencia Ambiental desde 2010*. Cámara Marítima del Ecuador | Camae: <https://lc.cx/dai59l>
- Mercado, M. R. (27 de 9 de 2023). *Comercio exterior: fundamentos para el desarrollo económica*. Zona Franca: <https://zonafrancapc.co/comercio-externo-una-introduccion-al-intercambio-de-bienes-y-servicios-a-nivel-global/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2018). *Los puertos del Ecuador se proyectan a gran escala*. obraspublicas.gob.ec: <https://www.obraspublicas.gob.ec/los-puertos-del-ecuador-se-proyectan-a-gran-escala/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (2023). *Informe sobre infraestructura portuaria ecuatoriana*. <https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/>
- Mundo Marítimo. (29 de Enero de 2020). *Ecuador: Puertos de Manta y Bolívar avanzan en la modernización de su infraestructura*. mundomaritimo.cl: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/ecuador-puertos-de-manta-y-bolivar-avanzan-en-la-modernizacion-de-su-infraestructura>
- Ruiz, T. C. (julio de 2025). *Sistema Portuario Ecuatoriano*. Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe: <https://www.sela.org/media/3204408/15-sistema-portuario-ecuadoriano.pdf>

Sanchez , L., & Romero , J. (2020). Análisis de la competitividad portuaria en América Latina. *Revista de Comercio y Logística*, 12(1), 45-62.

Sánchez, J. V. (2021). *Puertos ecuatorianos registraron incremento en la movilización de carga en el 2021*. Ministerio de Transporte y Obras Públicas: <https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-ecuatorianos-registraron-incremento-en-la-movilizacion-de-carga-en-el-2021/>

Terminal Portuaria de Manta. (2021). *Movilización de carga en el Puerto de Manta creció un 15% en el 2021*. Terminal Portuaria de Manta: <https://www.tpm.ec/2022/01/31/movilizacion-de-carga-en-el-puerto-de-manta-crecio-un-15-en-el-2021/>

Terminal Portuario de Manta. (2024). *Un Gran Puerto para una gran ciudad*. <https://www.tpm.ec/>

Universidad Internacional de La Rioja. (12 de 12 de 2022). *Investigación bibliográfica* . UNIR: <https://seciss.facmed.unam.mx/wp-content/uploads/2022/12/12.pdf>

15. Anexos

Anexo A. Terminal Portuario de Guayaquil



Nota: El Puerto Marítimo de Guayaquil, con una capacidad de manejo de aproximadamente 5,5 millones de TEUs al año. Tomada de (*Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador, 2022*) .

Anexo B. Puerto de Manta



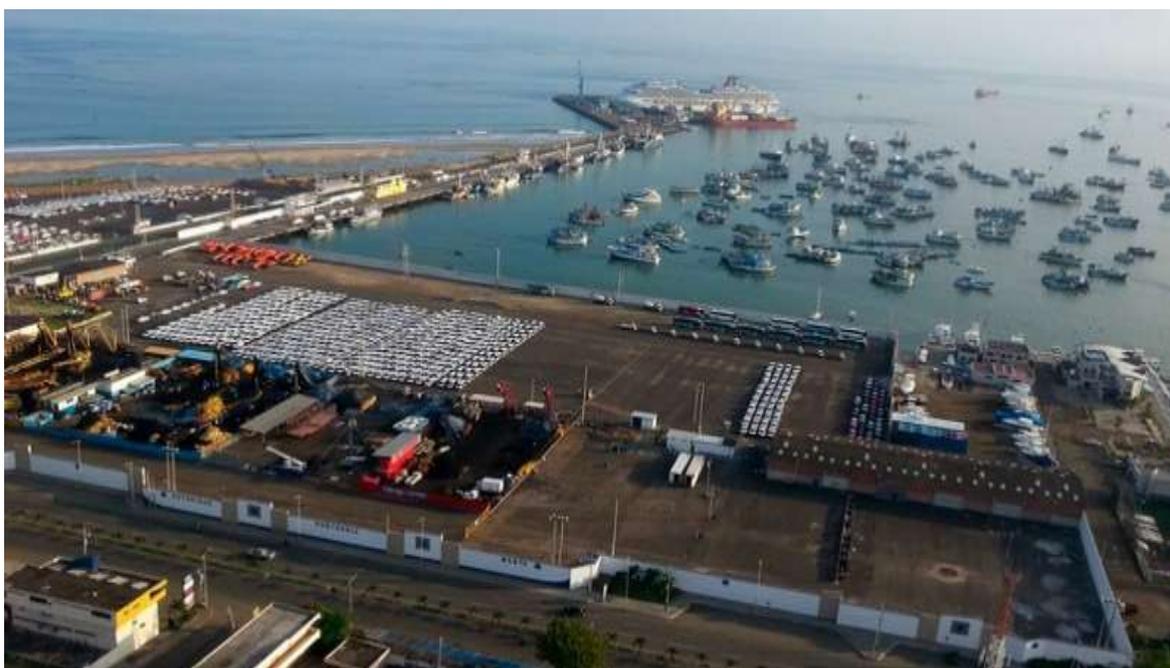
Nota: Puerto multipropósito de Manta que cuenta con una creciente demanda del comercio exterior. Tomada de (factorUser, 2023)

Anexo C. Puerto Bolívar



Nota: Puerto Bolívar ha avanzado en la construcción del Muelle 6, con una inversión de 7,9 millones de dólares. Tomada de (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2020)

Anexo D. Puerto de Esmeralda



Nota: Reconocido por su especialización en la exportación de petróleo y productos derivados, el Puerto Esmeraldas ha implementado mejoras en sus muelles y sistemas de carga. Tomada de (López, 2020)

Anexo E. Tarifas Comparativas

Año	Guayaquil (USD)	Manta (USD)	Esmeraldas (USD)	Puerto Bolívar (USD)
2019	160	150	155	145
2020	165	148	153	147
2021	170	147	152	149
2022	175	145	151	150
2023	180	143	150	152
2024	185	140	149	155

Nota: Comparación de tarifas promedio por contenedor de 20 pies en los principales puertos ecuatorianos entre 2019 y 2024.

Fuente: (Contecon Guayaquil S.A., 2024), (Terminal Portuario de Manta, 2024), y (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2024).

Anexo F. Impacto tarifario en competitividad

Factor	Guayaquil	Manta	Esmeraldas	Puerto Bolívar
1 Calado operativo	Bajo	Medio	Bajo	Medio
2 Infraestructura portuaria	Alta	Media	Media	Baja
3 Servicios logísticos complementarios	Alta	Media	Baja	Baja
4 Nivel de digitalización	Alta	Medio	Bajo	Baja
5 Participación privada	Alta	Media	Baja	Media

Nota: Factores operativos y estructurales que explican las variaciones tarifarias entre puertos.

Fuente: (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2023) y (Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador, 2023).

Anexo G. Impacto tarifario en competitivo

	Puerto	Nivel tarifario	Eficiencia operativa	Tiempo de despacho	Impacto en competitivo
1	Guayaquil	Alto	Media	Medio	Afecta negativamente
2	Manta	Medio	Alta	Bajo	Alta competitividad
3	Esmeraldas	Medio	Baja	Alto	Competitividad limitada
4	Puerto Bolívar	Bajo	Media	Alto	Potencia si mejora gestión

Nota: Relación entre nivel tarifario, eficiencia operativa y competitividad portuaria.

Fuente: (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2023) y (Sanchez & Romero, 2020).

Anexo H. Comparativa de Digitalización Portuaria en Ecuador (2019–2024)

Puerto	Nivel de digitalización (0–5)	Tecnologías implementadas	Observaciones
Guayaquil	3.5	Sistema EDI, trazabilidad básica	Alta conectividad, pero procesos no totalmente integrados.
Manta	4.5	Sistemas IoT, trazabilidad avanzada, portales en línea	Alto nivel tecnológico con eficiencia en tiempos logísticos.
Esmeraldas	2.0	Procesos manuales, poca digitalización	Rezago tecnológico significativo.
Puerto Bolívar	2.5	Digitalización parcial, uso limitado de plataformas	Necesita inversión en automatización y trazabilidad.

Nota explicativa: Comparación de los niveles de digitalización de los principales puertos comerciales del Ecuador, evaluando el grado de adopción tecnológica en relación con su impacto en la trazabilidad y la eficiencia operativa. La escala del 0 al 5 refleja una valoración cualitativa basada en el análisis documental y fuentes institucionales.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, (2023); Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2023).