



**UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPIRITU SANTO**

**Facultad de Economía**

**“DIAGNOSTICO DE LA VIABILIDAD DE MODERNIZAR EL PUERTO  
DE MANTA COMO APOYO ESTRATEGICO PARA PROMOVER LA  
ECONOMIA SOCIAL Y SOLIDARIA”.**

**Trabajo de Titulación que se presenta como requisito para  
obtener el título de Economista**

**Autor:**

**Viviana Catalina Murillo Bardales**

**Tutor:**

**Christian Idrovo**

**Samborondón, Enero del 2013**

## **RECONOCIMIENTO**

Agradezco a Dios por haberme permitido culminar este ciclo de investigación y aprendizaje que formará parte de mi vida profesional.

Agradezco infinitamente a mis padres, Ricardo y Catalina, a mi esposo, Jorge y a mis hijos, Gloria y Jorge Andrés por acompañarme, esperarme y alentarme todo el tiempo que duró mi carrera universitaria.

Agradezco de manera especial al Ing. Germán Andrade, a mis compañeros y amigos de trabajo de la Comisión Especial Interinstitucional del Puerto de Manta: Amnuska, Fernando, Carlos y Jesica quienes en base a sus conocimientos y experiencia me brindaron su asesoría, orientación y apoyo técnico para la realización de este trabajo.

## RESUMEN

La evaluación realizada se constituyó en un proceso de investigación de carácter objetivo lo que permitió llegar a la conclusión de que la globalización entendida como un proceso de transformación comercial, tecnológica, e institucional ha provocado cambios en el transporte marítimo a los cuales podemos y debemos adaptarnos enfocando los esfuerzos en mejorar el nivel competitivo del Puerto de Manta, ya que los Puertos se han convertido en centros logísticos decisivos para el comercio exterior y contribuyen al desarrollo de los países al favorecer su independencia económica, generando ingresos para el Estado, conformando un entorno productivo de gran importancia para la economía de las naciones.

Las condiciones geográficas que ofrece el Puerto de Manta favorecen el establecimiento de un Puerto de Transferencia que maneje carga contenerizada y que esté adecuado para cumplir las exigencias del comercio marítimo actual, con tecnología moderna, esto a su vez tendrá un efecto multiplicador en el país, pues permitirá la reactivación de todos los sectores productivos, haciendo que estos se industrialicen y promuevan la generación de una economía social y solidaria que cambie el modelo primario-extractivo-exportador al modelo secundario-terciario-agregador de valor, y la inclusión de productores asociados que junten sus esfuerzos y capacidades para poder colocar una oferta exportable con valor agregado y generar empleo de calidad.

La información que sirvió de apoyo y referencia para la realización de este trabajo fue obtenida de internet, blogs de profesionales entendidos en la materia, revistas temáticas, boletines temáticos de organismos oficiales, y sitios web oficiales (gubernamentales).



## **CAPITULO I**

### **EL PROBLEMA**

#### **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Las necesidades de una población que crece de manera acelerada se pueden satisfacer únicamente intercambiando productos, servicios y recursos entre países. En la actualidad, la industria de la transportación marítima ha hecho más eficiente este proceso de intercambio al permitir enlazar países, mercados y negocios.

El dinamismo del comercio internacional, el desarrollo del mercado de contenedores, ha propiciado un incremento en el intercambio de mercancías que son transportadas por vía marítima, tanto para los productores como receptores de las mismas, haciendo que los puertos evolucionen para que este intercambio sea más seguro pero sobre todo más rentable. Por lo tanto, impulsar el desarrollo portuario realizando fuertes inversiones en infraestructura, no es algo que tenga que ser discutido, lo que si debe discutirse es la necesidad de planificar el financiamiento y la ejecución de proyectos que permitan la transformación de los puertos para que estos cumplan los requerimientos del comercio marítimo actual propiciando un desarrollo duradero que genere para el país beneficios económicos y sociales, promoviendo una economía social y solidaria.

La Comisión Especial Interinstitucional del Puerto de Manta (CEIPM) fue creada mediante Ley Reformativa No. 2003-28, publicada en el Registro Oficial No. 231 del 12 de Diciembre del 2003 con la finalidad de planificar, organizar, ejecutar y promocionar el Proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga en el Puerto de Manta para contribuir al mejoramiento del comercio exterior ecuatoriano y al desarrollo del país, basados en principios de universalidad, solidaridad, equidad y eficiencia. La CEIPM tiene como plan de desarrollo mejorar la capacidad de los servicios del Puerto de tal manera que esté en condiciones de atender adecuadamente los requerimientos que imponga el mercado de la carga contenerizada, además de plantearse como objetivo estratégico elaborar planes y proyectos de obras para el desarrollo del Puerto de Transferencia, razón por la cual dispuso la Contratación de “Los Estudios Técnicos Especializados Definitivos del Proyecto Puerto de Transferencia Internacional del Carga del Ecuador en el Puerto de Manta” Estos estudios contemplan que a lo largo de la vida del proyecto las instalaciones se encuentren en condiciones de constituir un apoyo a las operaciones de comercio exterior y al desarrollo del país, con lo que se espera brindar los servicios portuarios a los

usuarios, de manera eficaz de acuerdo a estándares internacionales de servicio, operación y eficiencia.

La ejecución del proyecto está planeada realizarse gradualmente por fases en el corto, mediano y largo plazo, asociadas a una capacidad de servicio acorde a las operaciones y tráfico de carga alcanzando altos niveles de competitividad.

Un Puerto de Transferencia es un Terminal de Contenedores ubicado en un punto geográfico estratégico en las rutas navegables de los distintos puertos continentales y sirve de puerto de desembarque de contenedores que vienen en buques de gran calado denominados de "Quinta Generación" con la finalidad de minimizar costos y maximizar el transporte de carga.

Una de las ventajas de contar con un puerto de Transferencia o puerto de Aguas Profundas en Ecuador es la generación de empleo. Esta obra atraerá centros de distribución logística, con posibilidades de añadir valor a las mercancías que lleguen y que se envíen y de esta manera aumentar la importancia regional de la ciudad y el país.

Sin embargo, en el caso de no modernizarse, y los otros terminales del Pacífico sí lo hagan, es seguro el incremento en el precio de los productos, ocasionados por los mayores costos de operación.

Con un megapuerto en Manta, las líneas navieras tendrán certeza del volumen y regularidad en la carga. Es negocio para el naviero llegar a un puerto que tenga una demanda confiable, además busca contar con un centro que le permita distribuir la carga hacia otros lugares. Además, las navieras prefieren llegar a Puertos donde exista demanda local, porque el movimiento de importación y exportación las atrae y por consiguiente a los buques portacontenedores.

Por otro lado no deja de ser importante el garantizar que el Puerto y el interior de la ciudad tengan capacidad suficiente para manejar el creciente flujo de contenedores ofreciendo y brindando flexibilidad en los procedimientos logísticos con lo que se puede concluir que, para que un puerto sea competitivo además de las ventajas geográficas debe estar equipado y preparado para enfrentar los desafíos con eficacia y eficiencia de tal manera que se tenga la capacidad necesaria para que cualquier buque post panamax pueda ser atendido en menor tiempo posible, lo que permite reducir al mínimo la permanencia del buque en el Puerto.

En el caso del puerto de Manta, este debe crecer por un lado para atender a los buques que navegan en la actualidad por el Océano Pacífico, y por

quedaremos marginados de las grandes rutas mundiales, con fletes más elevados y mínimas posibilidades de conectarnos directamente con el resto del mundo.

### 1.1.1 PROBLEMATIZACION

La ejecución del Proyecto Puerto de Transferencia para el manejo de Carga en el Puerto de Manta considera algunos escenarios que resultan importantes analizar con el objetivo de estimar lo más cercano posible a la realidad los resultados de dicha ejecución en el mediano y largo plazo. Estas variables son 5 y se detallan a continuación:

**- Ventajas Geográficas del Puerto de Manta.-** El Puerto de Manta presenta excelentes condiciones para lograr con gran éxito un desarrollo portuario competitivo pues tiene un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo, sin canales y con profundidades naturales de hasta 18 metros lo que permite el ingreso de naves de gran calado las 24 horas del día, los 365 días de año, sin tiempos de espera, que lo hacen un puerto atractivo para las inversiones. Es el Puerto más próximo de toda Sudamérica a los grandes terminales de transferencia internacional del lejano oriente.

De no ejecutarse el Proyecto mencionado, las ventajas geográficas de nuestro puerto no serían aprovechadas, no estaríamos en la posibilidad de atraer carga contenerizada en buques de gran calado al no poder competir con otros puertos de la Región, perderíamos la oportunidad de aumentar ingresos para el país al no tener oportunidad de negocios y no se podrían generar fuentes de empleo.

**-Tendencias y Exigencias del Comercio Contenerizado.-** Según los especialistas de la CEPAL (COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE) las grandes dimensiones de las naves cobrarán protagonismo inaugurando la era de los “mega”, los buques y puertos ampliarán su capacidad, en tanto que las líneas navieras tenderán a concentrarse cada vez más consolidando sus tráficos. Ya en la época actual, los factores limitantes para la recalada de estos mega-buques son el calado de los puertos, el alcance de las grúas de los puertos y la capacidad de movilizar desde o hacia el recinto portuario y en poco tiempo todos los contenedores de flete completo.

Ante la dinámica del movimiento en los puertos de América Latina, es mandatorio mejorar las terminales marítimas ya que su infraestructura podría convertirse en un “cuello de botella” para el crecimiento.

Aunque algunos países de la región han realizado inversiones, son muy pocos que están tomando medidas concretas para hacer frente a los cambios que se avecinan en el sector en los próximos años.

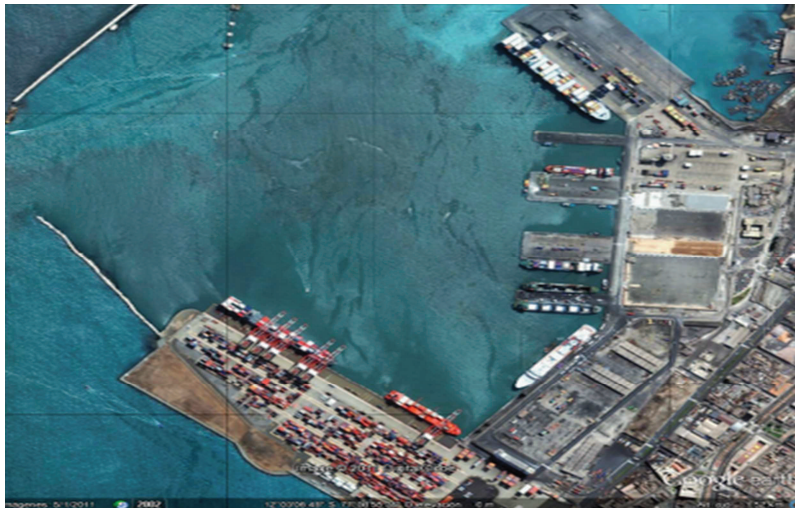
La ampliación del canal de Panamá, la reestructuración de las redes logísticas portuarias y la presencia de operadores globales integrados, son algunos de los elementos que deben considerarse y que hacen llamar la atención sobre la urgencia de invertir más y de mejor forma en infraestructura.

**- Existencia de otros puertos tradicionales reconocidos en América Latina.-** Según la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL en su listado de movimiento portuario contenerizado de América Latina y El Caribe del 2011, el país más destacado fue Panamá cuyos Puertos Colón y Balboa se ubicaron en primero y segundo lugar. De cerca le siguió el Puerto de Santos en Brasil, el cuarto lugar fue para el Puerto de Kingston en Jamaica, y el quinto para el Puerto de Buenos Aires en Argentina.

Dentro de los diez primeros también se encontraron: el puerto de Cartagena en Colombia; el puerto de Manzanillo en México; el puerto de Callao en Perú, Guayaquil en Ecuador; y el Puerto de Freeport en las Bahamas.

Analizando brevemente a nuestros puertos vecinos de Callao en Perú y Cartagena en Colombia, tenemos lo siguiente:

#### **Puerto de Callao, Perú.**



El Callao es el puerto más importante del Perú y uno de los más importantes de Sudamérica. Sus operaciones representan el 65% del total de tráfico de carga. Desde épocas coloniales, este puerto fue el centro del comercio que se realizaba desde y hacia la Costa Oeste de Sudamérica.

Según publicación estadística de la Secretaría General de la Comunidad Andina en su página web, el Puerto de Callao fue el que registró el



mayor tráfico de contenedores llenos en el primer trimestre del 2011, al totalizar 200 mil TEU (contenedor de 20 pies).

Las estadísticas señalan que el puerto del Callao moviliza al año por carga contenerizada más de un millón de TEUS, y proyecta una auspiciosa y creciente demanda. También opera la mayor carga de transbordo de todo el litoral Pacífico Sur. En términos comparativos, el puerto más activo del mundo moviliza treinta millones de TEUS al año, y la opera la estatal PSA de Singapur, por lo que es necesario observar que este Puerto está frente a una industria con gran despegue económico.

Perú tiene comprometidos US\$ 2,500 millones en inversión para el desarrollo portuario por los operadores Dubai Ports (DP) World Callao y APM Terminal Callao.

En lo que se refiere a infraestructura, este terminal tiene dos muelles: El Sur operado por la emiratí Dubai Ports, es el más grande y moderno. Tiene una longitud de 650 metros, una profundidad de 16 metros gracias al dragado efectuado el año anterior, Es el muelle más importante del Callao comenzó a operar en mayo del año 2010. Es un muelle exclusivo para contenedores, con una longitud de 650 metros, y una profundidad de 16 metros, por lo que puede recibir grandes buques portacontenedores del tipo Post Panamax. y, El Muelle Norte, operado por la empresa Danesa APM TERMINAL, tiene 390 metros de largo y 183 metros de ancho.

Ambos muelles tienen espacio para contenedores con un largo total de más de 1 kilómetro.

Otro punto importante que destacar de este Puerto es que a la fecha ya ha recibido buques de gran tamaño, Líneas navieras como la Mediterranean Shipping Company (MSC) y la CMA CGMA han establecido rutas para llegar a Callao, prueba de esto es que MSC, la segunda naviera más grande del mundo, en octubre del 2011 estableció un servicio para conectar los principales puertos de Asia con México, Centro América y la Costa oeste Sudamericana, incluido el Puerto de Callao.

Los cambios seguirán dándose y la inversión en infraestructura es una estrategia para atender los requerimientos del comercio contenerizado.

Estos cambios son imperativos considerando la entrada en vigencia de los Tratados de Libre Comercio con China, Singapur, Tailandia, Corea del Sur, Canadá y Japón.

Según estadísticas de la CEPAL en el año 2011, el puerto de Callao presentó las mayores exportaciones marítimas en TEUS al registrar 357

mil TEUS y, por el lado de las importaciones presentó las mayores importaciones marítimas en TEUS al registrar 566 mil TEUS.

### **Puerto de Cartagena, Colombia.**



Concesionado desde el año 2003 por 40 años a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) quien adquirió el Terminal de Contenedores de Cartagena (CONTECAR).

Actualmente en proceso de ampliación de sus terminales: Manga y Contecar, el Puerto de Cartagena ha extendido sus dos muelles adecuando los patios para contenedores y adquiriendo nuevos equipos. Su capacidad operativa hace que su flota llegue a 12 grúas pórtico, y a 55 grúas de patio, con lo cual se posiciona a la Bahía de Cartagena como el Puerto de mayor dotación de grúas de Colombia y queda en condición de movilizar casi 3 millones de contenedores anuales para el 2015.

Sus inversiones superan los \$450 millones desde el 2007.

Este Puerto continúa avanzando en el desarrollo de sus terminales marítimos para ofrecer ventajas competitivas.

Actualmente, el Grupo Puerto de Cartagena moviliza el 40% de las importaciones y el 50% de las exportaciones en contenedores en el país por medio de conexiones a más de 595 puertos en 136 países.

Moviliza 1.8 millones de contenedores al año con la meta de llegar a los 2.5 millones en este año 2012.

Según estadísticas de la CAN en el primer semestre del presente año el Puerto de Cartagena movilizó 1'034.987 contenedores, en comparación con el mismo período del año anterior donde se contabilizaron 912.492 contenedores lo que significa un incremento del 13,42%.

Como dato adicional, el comercio en expansión entre Colombia y China se moviliza principalmente por vía marítima, a través de servicios directos y de conexión desde el Puerto de Cartagena, las exportaciones

hacia Shanghai incluyen mercancías del sector metalúrgico, manufacturas de madera y productos exóticos como aletas de tiburón. Por otro lado las importaciones abarcan maquinaria, electrodomésticos, juguetería, calzado y múltiples productos, incluido el ajo como comestible.

Con los antecedentes expuestos de ambos puertos es fácil notar que se están preparando en infraestructura, realizando inversiones en maquinarias, equipos, ampliaciones, aprovechando la figura de la Concesión para dinamizar los procesos portuarios y atender eficientemente a los usuarios de sus instalaciones portuarias. Las cifras estadísticas revelan la desventaja que lleva el Puerto de Manta frente a nuestros puertos vecinos.

La ubicación en el ranking de Puertos más destacados contempla toda la cadena logística. De acuerdo con la CEPAL, la adopción de una política integrada y sostenible de logística y movilidad favorecería el desarrollo sostenible de los servicios de transporte, incrementando la competitividad de la economía al mismo tiempo que se reducirían los costos logísticos y, favoreciendo finalmente el bienestar y desarrollo de toda la población.

Ante este escenario podemos plantear alternativas de solución promocionando a nivel internacional las ventajas geográficas de nuestro Puerto, tendremos que buscar acercamiento con las líneas navieras para tener oportunidades de negocios. Otra alternativa que se está manejando en la actualidad es buscar socios estratégicos bajo la figura de “Concesión” que quieran operar el Puerto una vez que se cuente con la infraestructura necesaria.

### **- Los Puertos Asiáticos y su influencia en la economía de los países Latinoamericanos.-**

#### **Los Puertos de Contenedores más activos del mundo Ranking al 2011**

	Teus movilizados (miles)	
Shanghai	29.029	Republica Popular China
Singapur	28.431	Singapur
Hong Kong	23.699	República Popular China
Shenzhen	22.510	República Popular China
Busan	19.194	Corea del Sur
Ningbo	13.144	República Popular China
Guangzhou	12.550	República Popular China
Quingdao	12.012	República Popular China
Dubai	11.600	Emiratos Arabes Unidos
Rotterdam	11.140	Países Bajos.

Fuente: World Shipping Council /2011

En este ranking es notorio que los Puertos más activos del mundo están ubicados en el Continente Asiático, (China) de ahí la importancia de buscar relaciones comerciales con ese mercado.

Desde el año 2004, la República Popular China con 1.300 millones de habitantes que generan una enorme capacidad de compra por sus hábitos de consumo, se ha destacado por su creciente economía, por lo que su enorme flujo comercial la ha convertido en el mayor productor de carga en el mundo. Cuenta con una amplia infraestructura portuaria extendida a lo largo de su costa con un gran número de puertos de los cuales el 57% está dedicado a la actividad comercial internacional. Con estos datos se puede asegurar que la mayor cantidad de terminales que están en condiciones de manejar más de 100 millones de toneladas se encuentran en ese país. Según estadísticas anuales del Ministerio de Transporte de China, este país representa un 16,6% del total de toneladas transportadas en el mundo, es decir 1,3 billones de toneladas.

China manejó un plan quinquenal de desarrollo para el periodo 2006-2010 en materia de infraestructura el cual incluyó inversiones en proyectos claves como la ampliación de sus regiones portuarias para poder brindar la logística requerida. En la actualidad los puertos se han intensificado en el manejo de contenedores por lo que se han estado construyendo muelles de aguas profundas como el caso de Shanghai y Qingdao. Los puertos de China representan actualmente la cuarta parte del comercio internacional mundial habiendo movilizado en el 2010 un volumen de mercancías de 146 millones de contenedores y 8 de sus puertos figuran en el ranking de los 20 puertos más grandes del mundo.

Puerto de Shanghai.- Actualmente es el terminal portuario más grande y más operativo del mundo, tiene una ubicación estratégica en el centro del litoral por lo que sirve de eje para movilizar carga de la nación, lo que ha exigido que se expanda de manera continua hasta lograr un lugar privilegiado dentro del comercio internacional creciente y dinámico. Este puerto ha tenido un acelerado y constante desarrollo económico pues el volumen de carga que maneja se ha mantenido con una tendencia creciente, y este dato se confirma porque en 1978 su capacidad para cargar y descargar contenedores no llegaba a 2000 contenedores, mientras que en el año 2010 movilizó 21.71 millones de contenedores equivalentes a 90 millones de toneladas en 55.000 barcos de los cuales 23.000 eran portacontenedores.

El reto de este puerto para el 2015 es cumplir con calidad la cantidad de 9.000 millones de toneladas y 170 millones de contenedores.

Estos puertos movilizan grandes cifras de contenedores lo que hace a este mercado en su mayoría asiático el mercado meta para los países en la costa pacífica para capturar la carga que sale de ellos hacia los distintos mercados en el mundo.

Por este motivo tanto para la industria china como para las navieras que

parten del puerto de Shanghai, la costa del Pacífico adquiere mucha importancia pues es la zona del mundo que los vincula con los grandes consumidores occidentales incluida la costa Este de EEUU. De ahí que la ampliación del canal de Panamá y la existencia de buques post panamax aproximen este mega puerto mundial a nuestra Región y por supuesto al Ecuador.

Puerto de Singapur.- Singapur cuenta con una de las terminales de contenedores más grandes y los astilleros más importantes del mundo, más de 1000 buques coinciden en el puerto a diario y son operados por grúas que tienen de más de 10 pisos, cada una de estas grúas mueve hasta 45 contenedores por hora. Algunas de las grúas mueven 2 contenedores a la vez, y agiliza los procesos de carga y descarga de los buques, ya que el tiempo es oro en este tipo de puertos, en los cuales no se limitan por el espacio del recinto, si no por la eficiencia y eficacia de los procesos. El puerto es utilizado por más de 300 líneas navieras que lo conectan a más de 700 puertos de todo el mundo que mueve  $\frac{1}{4}$  del total de la carga a nivel mundial.

Puerto de Hong Kong.- Considerado como puerto de aguas profundas por su calado para recibir cualquier tipo de buque. En este puerto existen 9 terminales para contenedores que son operados por distintos operadores portuarios.

Puerto de Shenzhen.- Este Puerto tiene 140 muelles, de los cuales 18 son especiales para recibir buques portacontenedores con capacidad de 10.000 toneladas.

Puerto de Buzan.- Es el puerto más importante de Corea del Sur, se ubica en el puesto No. 15 del ranking mundial por la cantidad de contenedores que maneja. En él se realizan actividades para el comercio exterior como por ejemplo la industria automotriz, naval, electrónica y acero. Cuenta con facilidades para las operaciones portuarias.

Estos puertos movilizan grandes cifras de contenedores, lo que hace a este mercado asiático el mercado meta para los países de la costa del pacífico, para capturar la carga que sale de ellos hacia los distintos mercados del mundo.

### **-El Desarrollo Comercial e industrial de la China y su Incidencia en el Desarrollo Portuario de la Costa Sudamericana.**

Una década atrás, el desarrollo portuario en la Costa Sudamericana se conducía conforme a la demanda de exportaciones e importaciones que existía entre los países asiáticos principalmente Corea, Japón, Taiwan y todos los países costeros del continente norteamericano.

El explosivo desarrollo industrial y comercial de China marcó un hito en el intercambio comercial internacional, generando la globalización de las operaciones mercantiles, sistema que ha llegado a imponerse y ser adoptado por todos los países desarrollados y en vías de desarrollo.

Ante esta realidad China emprendió, como era obvio, la construcción de mega puertos comerciales, dimensionados apropiada y modernamente para que satisfagan los grandes volúmenes de exportación e importación que se procesarían en su extenso perfil costero. Los puertos del sistema portuario de la República China se encuentran entre los diez más grandes del mundo, siendo el puerto de Shangay que aspira manejar al 2015 más de 37 millones de teus, el que encabeza la lista.

Paralelamente a la construcción de grandes puertos en China, la industria naviera, a fin de transportar los volúmenes de mercadería que se generaban hacia y desde China, sumados a las exportaciones e importaciones del resto de países asiáticos, ordenó la construcción de un gran número de buques portacontenedores, capaces de transportar más de 12 mil teus, algo antes no imaginado en la industria del transporte marítimo. Este tipo de buques exigía, por sus características muelles de por lo menos 14 metros de profundidad, amplias plataformas para almacenamiento y manipuleo de contenedores, equipos portuarios de gran capacidad, características que no poseían ni los más grandes puertos de Europa, EEUU y Asia.

Con este requerimiento los principales puertos del mundo emprendieron en transformaciones portuarias significativas, modernizando los terminales portuarios que en el futuro inmediato manejarían millones de TEUS de carga contenerizada. Mientras esto ocurría en los puertos de Europa y Asia Oriental, en el Continente americano, se percibía lejanamente un desarrollo portuario decisivo en los principales y antiguos puertos comerciales.

Panamá, dueño del canal más importante que facilita la navegación interoceánica entre el Pacífico y el Atlántico, fue el país que planificó oportunamente la ampliación y construcción de esclusas que permitiesen el tránsito de buques post-panamax que en forma intensa ya estaban operando en las grandes rutas interoceánicas, esto unido al trasbordo de carga lo consolidan como el principal centro logístico y uno de los centros de distribución más grande del mundo.

EEUU por su parte, también optó por ampliar sus instalaciones portuarias principalmente en Los Angeles y Long Beach.

### **Qué pasó con los países costeros de América?**

Ecuador, Colombia, Perú y Chile, comparten experiencias en su gestión y encuentran denominadores comunes en relación con las acciones llevadas a cabo para estructurar un escenario a futuro con enormes proyecciones comerciales para la Región; las reformas portuarias, las millonarias inversiones y las miradas a largo plazo han sido la base de lo

anterior.

Los 12 metros mínimos de calado que se necesitan para atender los buques de nueva generación se convierten en uno de los principales desafíos para los países de la Región, ya que implica invertir en tecnología adecuada, mayor calado para sus muelles de atraque o bien en proyectos visionarios como el de Manta, donde una zona de bajos niveles de productividad está buscando ser reestructurada para convertirse en un nuevo referente del transporte y del comercio marítimo dentro de los próximos treinta años.

Lo anterior ha permitido que grandes operadores a nivel mundial hayan puesto sus ojos en la administración de puertos regionales como Dubai Ports en Callao, ICTSI en Guayaquil y en Buenaventura.

La región enfrenta una creciente demanda y proyecciones comerciales interesantes para dar, de una vez por todas, el paso necesario a la definitiva modernización de todo el sector.

### **1.1.1 DELIMITACION DEL PROBLEMA**

El área geográfica que abarcará la investigación estará limitada a la Provincia de Manabí, Cantón Manta.

Se analizará información sobre tendencias del mercado marítimo .Se realizarán entrevistas al Director Ejecutivo de la Comisión Especial del Puerto de Manta, y a personas con experiencia en el sector portuario.

### **1.1.2 FORMULACION DEL PROBLEMA**

¿Por qué es importante para nuestro país contar con un Puerto modernizado que brinde servicios nacional de carga contenerizada y promueva la economía social y solidaria?

### **1.1.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA**

- ¿Cuáles son las tendencias del transporte marítimo y por qué es importante contar con un Puerto modernizado apto para el comercio marítimo actual?
- ¿Por qué el Puerto de Manta quedaría imposibilitado para competir con otros Puertos si no se realizan las inversiones necesarias?
- ¿Qué beneficios sociales traería para el país el contar con un Puerto modernizado?
- ¿Por qué es necesario hacer compatible el desarrollo portuario con el desarrollo urbano?

#### **1.1.4 DETERMINACIÓN DEL TEMA**

“Diagnóstico de viabilidad de modernizar el Puerto de Manta como apoyo estratégico para promover la economía social y solidaria”

### **1.2 OBJETIVOS**

#### **1.2.1 OBJETIVO GENERAL**

Diagnosticar la viabilidad de modernizar el Puerto de Manta como apoyo estratégico para promover la economía social y solidaria”

#### **1.2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- 1.- Analizar las tendencias del comercio marítimo actual y su influencia en las transformaciones portuarias.
- 2.- Evaluar el Proyecto del Puerto de Transferencia en Manta y su aporte en la generación de una economía social y solidaria.
- 3.- Evaluar las ventajas geográficas del Puerto de Manta y el por qué deben ser aprovechadas para la ejecución del Proyecto Puerto de Transferencia.

### **1.3 JUSTIFICACION**

El tema señalado se plantea por la importancia que tiene para la ciudad de Manta y para el país el contar con un Puerto de Transferencia Internacional que permita movilizar carga contenerizada lo que nos permitirá ser parte del ranking de los puertos más destacados de la costa del Pacífico y no quedar relegado como un país de segunda categoría en el sector marítimo.

Se plantea la investigación porque es deber de las autoridades locales y de la sociedad ecuatoriana en general conocer los beneficios económicos y sociales de la ejecución del Proyecto mencionado con anterioridad. Los beneficios económicos son tangibles porque la modernización del Puerto significa más y mejores oportunidades de inversión, generación de fuentes de empleo, lo que redundará en mejores perspectivas de ingresos para una vida digna. Los beneficios sociales se justificarán al posicionar al Ecuador como un país competitivo y a Manta como una ciudad Portuaria con ventajas comparativas lo que traerá como impacto social el acercamiento al mundo global, existiendo un doble retorno multicultural al estar conectados con otros continentes.



Según proyecciones de consultores del Ministerio de la Producción del Ecuador, la carga contenerizada estimada para nuestro país se duplicará en el 2015, pasando a 2.5 millones y para el año 2017 estará en 4 millones de contenedores.

La capacidad portuaria actual instalada en Ecuador no estará en condiciones para atender esta carga a partir del 2014.

La dirección lineal del Puerto de Manta con el continente Asiático, un mercado demandante de materias primas y alimentos, que nuestro país en su conjunto posee puede disminuir costos para todos los integrantes del clúster marítimo por lo que la evaluación propuesta busca mediante un análisis del entorno marítimo concluir que las ventajas geográficas y comparativas que posee el Puerto de Manta, deben ser aprovechadas y encaminadas a convertir a Manta en un polo de desarrollo económico y social sostenible en el tiempo.

Se enfatiza las relaciones con el continente asiático porque ellos requieren un mercado para manejar su comercio que está expandiéndose continuamente, ven a nuestro país como una puerta abierta a América del Sur. En la actualidad existe ya un agregado comercial de Ecuador en China con la finalidad de establecer cuáles son las necesidades de ese mercado y qué posee nuestro país para satisfacer esas necesidades.

La evaluación que se plantea encaja dentro del esquema social y solidario, ya que el intercambio de bienes y servicios (alimentos por tecnología) generará para nuestro país en general la industrialización de la producción, provocando una distribución equitativa de la riqueza, generando fuentes de empleo directos e indirectos.

Desde el punto de vista teórico esta investigación generará reflexiones producto de estudios que han planteado la necesidad de convertir al Puerto de Manta, en un Puerto de Transferencia Internacional.

Desde el punto de vista metodológico esta investigación emplea técnicas de entrevistas a directivos y ciudadanos representativos de Manta que han sido testigos del atraso en la ejecución del Proyecto.

Es pertinente hacer esta evaluación ya que existe la predisposición del Gobierno para invertir en obras de infraestructura que dinamicen la economía y nos convierta en un país competitivo.

De acuerdo con los objetivos de la investigación, su resultado nos permitirá sugerir el mecanismo de concesión (construcción / operación) como estrategia para integrar los recursos públicos y privados, plantear la importancia de la existencia de políticas de gobierno que incentiven la producción local de tal manera que la ciudad, la provincia y el país en general generen carga que sea movilizada a través del Puerto de Manta, y, plantear además la importancia de buscar acercamientos con otros

mercados a través de acuerdos comerciales que nos permitan colocar nuestros productos a precios competitivos y lo que a su vez servirá como marco de referencia para otros estudios.

## **CAPITULO II**

### **MARCO REFERENCIAL**

#### **2.1 MARCO TEORICO**

##### **2.1.2 ANTECEDENTES REFERENCIALES**

Normalmente, el mundo del transporte naviero no es muy común para las personas, sin embargo, sin él la vida moderna no podría existir.

Sin el transporte marítimo de contenedores la mayor parte del comercio internacional simplemente no existiría, nuestro país no pudiera colocar sus productos en Europa, Asia, Estados Unidos, ni incluso en la misma Sudamérica.

La mayor parte de los productos y mercaderías manufacturados en el mundo son transportados en buques portacontenedores, eso quiere decir, que casi todo lo que está a nuestro alrededor, ha sido en cierto punto, transportado en un contenedor. La transportación marítima es la primera industria global real del mundo y la que hace posible que la economía mundial funcione, enlaza países, mercados, negocios, permitiéndoles comprar y vender productos en una escala que antes no era posible.

A través del uso del contenedor se ha podido mover cosas alrededor del mundo de manera sencilla y eficiente, lo que ha llevado a un aumento de la productividad en el transporte de mercancías. Esto ha ayudado para que las navieras puedan calcular el tiempo utilizado en la carga y descarga de los contenedores.

A más de los impactos mencionados que ha traído el uso del contenedor, trajo otras consecuencias de largo alcance entre las cuales podemos citar:

- Los puertos tradicionales se han convertido en terminales de contenedores en los que se realiza mucha actividad logística. Debido a que el comercio se ha contenerizado las instalaciones portuarias requieren de mas espacio, necesitan muelles largos, calado profundo, grúas y máquinas que sean capaces de mover con rapidez y seguridad los contenedores. Los antiguos almacenes o bodegas dentro del recinto portuario se han suprimido y se han buscado grandes extensiones que permitan y faciliten apilar contenedores. En resumen se han formado mega puertos de accesos especializados en carga contenerizada, los

que pueden recibir a diario decenas de buques portacontenedores sin problemas de logística.

- Este proceso de evolución ha contribuido a que los Puertos tengan mayor impacto dentro del todo el orbe de la ciudad, las mismas que han visto prosperar su economía, así como otros han perdido importancia ya que no han podido ofrecer las nuevas condiciones que precisa la era del contenedor multimodal.
- La actividad portuaria se ha ido privatizando paulatinamente. Se dan casos en que los puertos son arrendatarios de espacios públicos y las concesiones se suman cada vez más a los Puertos para cubrir las deficiencias en infraestructura y servicios. Otros puertos en cambio son gestionados de forma directa por su propia autoridad portuaria. En todo caso como consecuencia de la revolución de contenedores, la competitividad entre los puertos, entendida como obtener más rentabilidad que la competencia en el largo plazo, se ha ido intensificando, mejorando la calidad de los servicios, la conectividad y acceso más rápido a los mercados internacionales a través de las sinergias o complementos entre los diferentes actores de toda la cadena portuaria.
- Ha facilitado que los modos de transporte especialmente el marítimo y terrestre se integren, pues antes estaban fragmentados e ineficientes. Actualmente, todo el proceso logístico es único y globalizado a tal punto que se puede contratar los servicios de una línea de transporte de carga internacional para que recoja un contenedor en una ciudad que no tiene puerto y pedirle que lo entregue en otra ciudad que tampoco tiene puerto, sin embargo la línea de transporte hará las gestiones que sean necesarias para que la mercancía llegue al puerto más cercano, se traspace a un camión y llegue a su destino.

### **2.1.3 FUNDAMENTACION**

#### **Los Puertos: Concepto fundamental, su evolución y su importancia como parte de la Plataforma Logística del Transporte Marítimo**

**Concepto Fundamental y Modelos de Puertos.**-La Unión Europea define un Puerto como: “Un espacio o zona de tierra y agua provista de obras y equipos que permiten la recepción de buques, su carga y descarga, almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarque y desembarque de mercadería”... Esta zona de tierra incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles) así como la superestructura (construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura como almacenes, silos, bodegas, y, el equipamiento fijo y móvil necesario para la operativa.

En el mundo existen aproximadamente 7.000 puertos pero solo unos pocos tienen importancia significativa en el comercio mundial.

Su función va más allá de ser un intercambiador entre los modos de transporte marítimo y terrestre, pues se han convertido en centros logísticos de transporte intermodal, en los que se llevan a cabo otras actividades de valor añadido y también de gestión de la información que se intercambia entre los diferentes agentes que son parte de la actividad portuaria. Todas estas características permiten afirmar que los puertos actuales no son estáticos receptores de mercancías y pasajeros sino que son entes dinámicos, buscadores de carga para transportar y distribuir, y, por lo tanto impulsores del desarrollo regional por lo que desempeñan una función económica básica en el desarrollo económico.

La actividad que se realiza en los Puertos influye en el costo final de los productos, por lo que cualquier estrategia que permita diversificar las exportaciones o abaratar las importaciones se debe adoptar en función de cómo estén organizados los puertos.

**Descripción del Área Portuaria.-** El área portuaria está conformada por: Infraestructura Portuaria y Superestructura Portuaria.

La infraestructura es de acceso marítimo y acceso terrestre. La infraestructura de acceso marítimo está conformada por: canales, rompeolas, boyas, faros; la infraestructura de tipo terrestre la conforma: carreteras, rieles para ferrocarriles, vías de acceso dentro del recinto portuario.

En su conjunto la infraestructura portuaria está compuesta por muelles, **diques** (muro o construcción para contener el agua o para reducir la cantidad de energía proveniente del oleaje que entra en un lugar que se quiere abrigar, por ejemplo un puerto.), **dársenas** (Recinto artificial que se construye en la parte interior y más resguardada de los puertos como abrigo de las embarcaciones) aéreas de abastecimiento, etc.

Y; la superestructura portuaria conformada por equipos móviles y fijos para como grúas, tuberías, edificios, almacenes, talleres, en general todo lo que se construye sobre la infraestructura portuaria.

**Modelos de Puertos.-**Dependiendo del grado de intervención de la Autoridad Portuaria en la provisión de los servicios portuarios, se pueden diferenciar algunos modelos de organización:

1. **Puerto Propietario.-** La Autoridad Portuaria es propietaria del puerto en su conjunto. Ciertos servicios son prestados por empresas privadas. El Puerto está dividido en terminales independientes; cada operador de terminal se encarga de su mantenimiento, lo que significa que el operador es responsable de la inversión en infraestructura y mantenimiento de la misma. Es decir, Autoridad Portuaria ejerce las funciones de ente regulador de la actividad portuaria cediendo el espacio físico a operadores mayormente privados utilizando la figura del régimen de concesión.

2. **Puerto de Servicios.-** La Autoridad Portuaria no solo es responsable de la gestión de espacios y del territorio, y propietaria de la infraestructura y superestructura sino que además se encarga de la explotación de las instalaciones. Es decir ofrece todos los servicios que se requieren para que el sistema portuario funcione.
3. **Puerto Herramienta.-** La Autoridad Portuaria es responsable de la infraestructura y superestructura, y, por otro lado las empresas privadas son las responsables de los servicios comerciales. Es decir, el operador privado es responsable de la explotación pero con los medios que le proporciona la autoridad portuaria.

Dentro de todos estos esquemas, la tendencia actual es evolucionar hacia los **Puertos Propietarios** con la finalidad de que la Autoridad Portuaria se convierta en gestor no solo del territorio sino de los servicios que son cedidos bajo régimen de concesión a operadores privados para que sean explotados a cambio de recibir un canon de utilización.

Prueba de esto es que los puertos marítimos más eficientes del mundo están concesionados. Es importante destacar la importancia que tiene el que las concesiones estén reguladas de manera oportuna por los gobiernos.

**Evolución de los Puertos.-** Ante los cambios que han experimentado los puertos, La CEPAL distingue tres generaciones definidas por 3 criterios: Las políticas de Desarrollo Portuario, el alcance de las actividades portuarias, y; la integración de las actividades que estos cumplen:

1. El Puerto Tradicional o de Primera Generación que solo sirve de punto de transferencia de las mercancías desde tierra al barco y viceversa, esta es la generación más conocida, los puertos operaban de manera aislada, permanecían desligados de las actividades comerciales y de transporte, así como de otras necesidades de los usuarios, en conclusión: se presenciaba un aislamiento entre el Puerto y su área circundante, a más de esto las distintas compañías que operaban en el Puerto lo hacían de manera independiente y no colaboraban ni participaban en la promoción económica del Puerto.
2. El Puerto de Segunda Generación es aquel en cuyo entorno se desarrollaba un área industrial que receptaba la materia prima que terminaba como producto para ser exportado. Era evidente una amplia gama de funciones así como también actuaron como centros de servicios comerciales, industriales y de transporte. Los puertos participaban en actividades comerciales añadiendo valor a las cargas, es decir existió una conexión entre los socios comerciales y del transporte con las áreas próximas al Puerto, el mismo que actuaba en función de la industria del transporte.

3. El Puerto de Tercera Generación es aquel cuya actividad se centra en el mercadeo y en el intercambio electrónico de datos, su fin es ser un centro logístico de distribución de carga o una plataforma para la exportación e importación. Este Puerto deja de ser pasivo dentro del flujo comercial de la mercancía para convertirse en uno activo que propone y ejecuta estrategias y planifica un desarrollo integral de su actividad propia tanto como en su área de influencia. Los servicios portuarios se especializan, se combinan servicios y prestaciones, se adaptan rápidamente a los avances tecnológicos y a los equipamientos. Se crean áreas industriales para generar mayores rendimientos de las cargas con respecto a los puertos y se refuerzan las medidas de protección medioambiental y de seguridad. Se hace muy notorio también en estos puertos la mejora en la eficiencia administrativa al mejorar y uniformizar los documentos administrativos y burocráticos. Además se estructura mejor la comunidad portuaria y se fortalecen los vínculos Puerto-Ciudad-Cliente. Estos Puertos se convierten en los puntos focales más importantes de la Región y el país, donde se coordinan los desarrollos comerciales e industriales.

La globalización económica ha motivado el desarrollo portuario al incrementarse el número de países que se suman al comercio internacional; los incrementos de los flujos comerciales; el desarrollo de la tecnología, todo esto hace posible que los servicios logísticos y de distribución de las operaciones portuarias se desarrollen de manera muy notable, haciendo que los puertos sean parte de la cadena logística.

Ante estos cambios, es importante evaluar también algunos elementos en el ámbito de las operaciones y sistemas portuarios, mismos que también han sufrido cambios:

- Los tipos de carga.- Los tipos de carga se han modificado en las últimas décadas. Actualmente la especialización y automatización han sido claves dentro de las operaciones de carga y descarga en los puertos en donde mediante la utilización de contenedores se ha demandado mejor infraestructura en los puertos que requieren mayores dragados para poder atender a los buques que de hecho han aumentado de tamaño, lo que a su vez requiere sistemas de tecnología de información que apoyen los movimientos de los contenedores. Estas condiciones requieren la construcción de nuevas terminales los cuales resulta preciso situar en el exterior de los recintos portuarios para manipular y manejar de manera adecuada los diferentes tipo de carga, además de desarrollar sistemas que reconviertan al puerto no solo en puntos de tránsito de las mercancías sino en plataformas logísticas.
- La propiedad y la gestión de los Puertos.- Iniciada la década de los ochenta, la propiedad de las infraestructuras portuarias había

correspondido al sector público, pero al final de los ochenta se inicia un proceso de privatización de distintas funciones y actividades portuarias lo cual dio como resultado la descomposición de la propiedad de las superestructuras y la propia gestión de las operaciones portuarias. El interés del sector privado se enfocó principalmente en la gestión, asignando tareas y funciones a empresas relacionadas con las actividades marítimas y de transporte. Este proceso ha tenido 3 características: cada vez es más rápido; han surgido actores importantes y relevantes procedentes de compañías internacionales; y, el accionariado es cada vez más complejo e internacional.

Cambios notables en las funciones portuarias.- Anteriormente, la función de los puertos no era considerada esencial en los procesos de desarrollo económico. Actualmente los puertos operan bajo el escenario de movimientos de carga que producen efectos en las áreas próximas al recinto portuario. Existe así mismo una tendencia hacia la concentración de mercancías en pocos puertos y las funciones portuarias se hacen más complejas. Estas circunstancias impulsaron a los puertos a expandirse fuera de sus tradicionales recintos, requieren más extensión, tienen que especializarse, deben ofertar más servicios, deben integrarse en cadenas de transporte dependiendo del tipo de carga y de las necesidades de los clientes, y existe una mayor rivalidad y competitividad portuaria.

**Importancia de los Puertos como parte de la Plataforma Logística del Transporte.-** No se puede cuestionar la importancia que tienen los puertos para la economía de un país ya que a través de ellos se realiza el mayor porcentaje de exportaciones e importaciones de mercaderías.

La actividad o transporte marítimo depende de los puertos para realizar sus operaciones, lo que convierte a las instalaciones portuarias en puntos claves dentro de la cadena logística del transporte, por lo tanto, para disponer de un eficiente nodo de transporte marítimo es necesario que el buen funcionamiento de los puertos esté garantizado.

Lo que un puerto debe hacer es brindar un traslado rápido y seguro de las mercancías a través de sus instalaciones, tratando de que se minimicen los tiempos de espera y que se den todos los servicios necesarios con un costo mínimo al igual que disminuir los costos de almacenamiento.

De esto se puede concluir que los puertos son sistemas que tienen muchas dimensiones y para funcionar adecuadamente deben estar incorporados en una cadena logística integral, además de requerir infraestructura, superestructura, equipamiento y comunicaciones adecuadas.



Las transformaciones mencionadas en párrafos anteriores indiscutiblemente han alterado el sector portuario, el uso del contenedor ha abaratado los costos de manipulación de la mercancía en los puertos, obligando a invertir en bienes de capital como grúas de contenedores, reforzamiento de muelles, etc. Esto a su vez ha generado una elevada competencia sobre todo entre los puertos más grandes dotados de instalaciones que permitan atender el tráfico que generan las líneas navieras.

Por todo lo expuesto, los puertos deben regirse por cinco principios básicos reconocidos universalmente:

1. Flexibilidad.- Para adaptarse a los cambios tecnológicos e institucionales que se producen en los buques y en las cargas en lo relacionado con su sistema de manipulación y transporte
2. Rapidez.- El sistema de operación que se aplique en los puertos debe tener como objetivo básico que los buques y las cargas permanezcan el menor tiempo posible en el puerto.
3. Seguridad.- Es necesario que se disponga de sistemas que permitan tanto al buque como a la carga operar con un alto rango de seguridad, evitando daños, mermas, robos, así como protección física de las personas que laboran y se desplazan en el recinto portuario.
4. Calidad de Servicio.- Todos los servicios portuarios deben prestarse sin llegar a niveles altos de saturación y congestión.
5. Economía.- Todo el proceso debe cumplirse a costos razonables tanto para los usuarios del puerto como para el país y;

Los requerimientos que un puerto debe cumplir para los diferentes usuarios de los mismos (navieros, exportadores, importadores) se pueden sintetizar:

1. Ubicación geográfica cercana a los mercados, a los centros de producción o consumo.
2. Abundancia de espacio para poder operar.
3. Infraestructuras adecuadas que satisfagan las características de los tráficos marítimos.
4. Accesos terrestres y marítimos en buenas condiciones que permitan la conexión con las grandes rutas de transporte.
5. Grúas y equipamientos modernos.
6. Buenos sistemas de información que permitan agilizar el flujo documental asociado a la mercancía.
7. Seguridad operativa, sin demora.

**Los Puertos como Plataforma Logística.**-La definición más conocida de plataforma logística es la que entrega la European Association of Freight Villages EUROPLATFORMS. Esta la define como "Un área dentro de la cual todas las actividades relativas al transporte, logística y

distribución de bienes, tanto para el tránsito nacional e internacional, son llevadas a cabo por varios operadores. Su gestión puede ser pública o privada y ambos casos se podrá contar con los servicios públicos requeridos para prestar sus servicios.”

En otras palabras se la puede definir como una zona especializada que cuenta con la infraestructura y los servicios necesarios que facilitan la complementariedad modal y servicios de valor agregado a la carga, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que son usuarios de la infraestructura.

En la actualidad, con los cambios que se han dado en la economía global, la concepción de la logística portuaria ha cambiado llegando a convertirse en un motor de la competitividad de la industria y el comercio. Las actividades sincronizadas realizadas por las organizaciones participantes en la cadena logística y de transporte originan esquemas multimodales de transporte, definidos siempre dependiendo de las características de la carga, tiempo, distancia y geografía que debe recorrer y que aprovechan las ventajas de cada modo de transporte en beneficio de hacer la carga más competitiva.

A nivel global, el desarrollo de infraestructura multimodal (marítimo terrestre y aéreo) ha resultado favorable para la integración comercial y el buen desempeño portuario.

En América Latina y El Caribe, se están dando importantes avances en el desarrollo de infraestructura y en la productividad que genera el uso de la misma, lo que ha permitido elevar los estándares de calidad y eficiencia, sin embargo en la actualidad la clave para que el sector exportador se desarrolle consiste en implementar servicios de calidad, que apoyen la competitividad nacional.

Con lo mencionado, es necesario que los Puertos reúnan las condiciones necesarias para implementar de manera exitosa plataformas logísticas con la participación del sector privado. Aunque, para lograr el desarrollo real e integral de este sector, es fundamental la participación activa del Estado mediante una correcta regulación del sector y la coordinación de acciones que le permitan involucrarse en la gestión y operación. Lo necesario de su participación radica en que la falta de infraestructura y servicios de logística y transporte de calidad, pueden constituirse como un obstáculo para el desarrollo de las economías regionales, sumándose a esto, la marcada complejidad de los mercados y de los servicios de transporte y logística plantean y demandan importantes desafíos a la hora de pensar las políticas públicas, esto, debido a la multiplicidad de actores y organizaciones que se involucran, lo que hace necesario la participación del Estado para que actúe como ente facilitador del proceso. Es por ello que la CEPAL sugiere la necesidad de implementar políticas de transporte que funcionen en un esquema integrado y coordinado entre todos los sectores y actores

distintos que participan en él. Lo que implica que la planificación y la ejecución de políticas públicas deben estar pensadas dependiendo de las características propias de la competitividad y productividad de los bienes y servicios que comercializa el país y no solamente en función del modo de transporte que se utiliza.

Para poder implementar una plataforma logística portuaria exitosa es necesario considerar ciertos criterios que se relacionan como complemento a la misma, predominando siempre el hecho de que tiene que existir coordinación entre el sector público y el sector privado para de esta forma asegurar que las inversiones en infraestructura obedezcan a una necesidad real del sector portuario y no solo a un negocio rentable. Dichos criterios son los siguientes:

1. Centros de Distribución Locales.- Son plataformas orientadas a mercados locales finales en donde atienden a la población de una ciudad o a un conjunto de ciudades pequeñas. Su razón de ser es que la distribución sea eficiente. El Estado en algunos casos puede participar en el diseño, inversión y en la parte operativa de estas, con el objetivo de estar en la capacidad de regular el congestionamiento vehicular en las ciudades o para garantizar un suministro adecuado de alimentos y víveres.
2. Zonas Logísticas de Distribución.- Este es otro tipo de plataforma en donde la infraestructura está ubicada en torno a centros portuarios, generalmente en las rutas marítimas norte-sur en los que existe sobreutilización de infraestructura vial. Dichas zonas logísticas cuentan con dos tipos de mercados: el primero que es el local o inmediato y el otro que es pequeño y abastecido por los centros de distribución que es el secundario. Estas plataformas son importantes para el desarrollo de la competitividad nacional por lo que los gobiernos generan las bases para que su participación y localización sea ordenada. El desarrollo alcanzado por el mercado de los contenedores ha llevado a un aumento de la presencia de operadores globales privados en estas zonas.
3. El concepto de Puerto Seco.- Se la puede considerar como una infraestructura que se ha desarrollado para llevar fuera del recinto portuario aquellas actividades que no requieren sean realizadas en el interior del Puerto. Sin embargo es normal en la actualidad observar que junto con los puertos secos se desarrollan actividades logísticas relacionadas y asociadas por lo que pueden también considerarse como zona logística de distribución, siempre y cuando los volúmenes de transferencia, la ubicación dentro del contexto de las rutas marítimas, tipos de producto, tamaño del mercado, riesgo y tipo de operadores sean los adecuados. En conclusión, un puerto seco por sí solo no encaja dentro de las definiciones de plataforma logística, siempre debe considerarse como un todo.

4. Infraestructura HUB o concentradora.- Un Puerto HUB es un puerto central donde se redistribuye la carga. Es decir, un puerto al que llegan líneas navieras de largo recorrido, y descargan sus mercancías en dicho puerto, para que después se redistribuyan en líneas de recorrido más corto. Su ubicación se da entre los centros de producción y los centros de consumo dentro de la cadena de abastecimiento. La red global de puertos se estructura en tres niveles: El primero, que son los hub globales.- Grandes puertos de contenedores que operan como centros logísticos donde se concentra, se procesa y se distribuye la mercancía y la información a nivel multicontinental.

Estos hubs están ubicados en su gran mayoría en el hemisferio norte donde se ubican los buques portacontenedores que enlazan por medio de corredores de transporte multimodal los principales bloques económicos del mundo. Ejemplos de estos puertos son: Shanghai, Dubai, Hong Kong, Long Beach, Rotterdam.

En el segundo nivel, se encuentran los hubs regionales donde existe concentración y distribución de flujos, pero en una escala menor, aún así enlazan áreas subcontinentales con los principales bloques económicos. Ejemplos de estos Hub, podemos citar: En Panamá el Puerto de Manzanillo, en Jamaica el puerto de Kingston.

En el tercer nivel están los puertos alimentadores, que se ubican en países o regiones que no generan mucho flujo de mercancías y que por lo tanto son atendidos por embarcaciones pequeñas que se encargan de transportar o acercar la carga a los hub globales y regionales, desde donde serán redistribuidas hacia su destino final.

Las operaciones portuarias y logísticas al estar globalizadas, además de la creciente escasez de espacios donde puedan desarrollarse las actividades, generan procesos de integración vertical. Por el lado marítimo lo que buscan los navieros es evitar costos de congestión, ante lo cual tienen que tomar posiciones dominantes en la industria portuaria ya sea para mejorar sus servicios puerta a puerta o para mejorar la operación de contenedores en tierra. En el ámbito portuario, la posición dominante del sector marítimo busca nuevos negocios y diversificar ingresos.

Como conclusión de lo detallado en párrafo anteriores, resulta imperante dotar a los puertos de la Región del Pacífico de infraestructura y servicios de transporte y logísticos competitivos, pues solo así nuestras economías podrán desarrollarse. Si este sector es ineficiente se afecta la competitividad de los productos exportados y el precio final de los productos y servicios que se consumen localmente.

Según la CEPAL en algunos países de Latinoamérica hay preocupación tanto en empresas como en entidades del gobierno sobre el papel importante que desempeña la logística en la competitividad de sus

exportaciones y la necesidad de desarrollar no solo infraestructura sino servicios logísticos de calidad que apoyen la competitividad nacional.

A más de invertir en infraestructura es importante que los problemas tradicionales de facilitación del transporte, escasa inversión en vías de conectividad sean resueltos, ya que estos generan mayores costos en los productos que el país consume o exporta. Para lograr la competitividad de un puerto se deben provocar efectos sinérgicos en las actividades logísticas generadas en las áreas de servicios por lo que disponer de una zona de actividades logísticas es necesario, pues ésta permite atraer mayor volumen de carga. Esta diferenciación genera una relación positiva entre el flujo de carga y los buques, pues la carga atrae a los buques y éstos a su vez atraen a la carga, generando de esta manera actividad y negocio.

Es una situación ideal que el Puerto genere ingresos como consecuencia del creciente flujo de carga. Si estos ingresos se destinan a estas zonas de actividades logísticas conocidas como ZAL, estas pueden ofrecer servicios a menor costo o mejorarlo. Esto se puede dar solo si existe una sinergia entre la ZAL y el puerto, ya que la primera por sí sola no puede obtener estas ventajas aunque el negocio se desarrolle.

Otra característica que hace competitivo a un puerto es que además de contar con una ZAL portuaria posea las facilidades para ser un centro de transferencia de carga intermodal lo que resulta óptimo desde un punto de vista logístico. La fortaleza obvia de un puerto es que tiene acceso directo al transporte marítimo, la fortaleza de una ZAL es que si está ubicada cerca de un puerto, el acceso desde y hacia las terminales portuarias será más corto y por lo tanto más barato.

En los últimos años, los puertos van asumiendo mas operaciones logísticas que van más allá de la carga y descarga de mercancías, por lo que realizar actividades nuevas y diversas requieren de más espacios y que los mismos estén adaptados a las necesidades propias de estas operaciones, los cuales son difíciles de encontrar en el interior de los puertos en donde se realizan funciones tradicionalmente portuarias. Por esta razón es necesario que se construyan áreas industriales que permitan la realización de estas actividades en las inmediaciones o cercanías de los puertos, estas áreas son las denominadas Zonas de Actividades Logísticas.

La ZAL como un área que oferta actividades logísticas tienen las siguientes características:

- Estar diseñada para el ámbito operativo y logístico.
- Facilitar que los procesos se optimicen y haya sinergia entre los clientes y usuarios.
- Ser un facilitador de servicios articulando la ayuda a los clientes

finales.

Aunque no es necesario que todas las actividades logísticas que generen valor añadido entre las cuales podemos citar: almacenaje, paletización, embalaje o etiquetado, preparación de envíos, gestión de pedidos, despacho aduanero, transporte de larga distancia, etc. tengan que instalarse en una ZAL, si se las realiza, se generan sinergias que promueven y facilitan el desarrollo de actividades en el entorno portuario.

Los nodos operativos que influyen cada vez más en el transporte marítimo son los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas. Estos espacios buscan conectarse de manera fluida para hacer más ágiles las operaciones aportando así un mayor valor agregado al movimiento general de la carga.

Es importante que los puertos modernos formen parte de las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución y no actuar como eslabones independientes.

Ante esto, el nivel de integración es fundamental, y para que esto se dé deben ofrecerse variedad de servicios, lo cual hace posible capturar y fidelizar al cliente más importante del puerto que es la carga.

Si se quiere analizar un Puerto desde el punto de vista logístico, se deben tomar en cuenta las actividades que se desarrollan en el entorno portuario, y la influencia que estas actividades ejercen sobre el transporte anterior y posterior al Puerto.

Es necesario entender que en los puertos no comienza la cadena logística, ésta comienza en el lugar donde se produce la materia prima y va hasta los centros de consumo en los países de destino.

Si el puerto, cuenta con facilidades para ser centro de transferencia de cargas intermodal (Fluvial- Marítimo) y además tiene una ZAL portuaria es muy conveniente desde el punto de vista logístico y además genera una ventaja competitiva.

## **TENDENCIAS DEL COMERCIO MARITIMO ACTUAL Y SU INFLUENCIA EN LAS TRANSFORMACIONES PORTUARIAS.**

**Aumento en el Tamaño de los Buques.-** Otra de las consecuencias más significativas que trajo la revolución del contenedor es la del crecimiento del tamaño de los buques y su capacidad de carga, ocasionada básicamente por dos razones: la capacidad tecnológica para construir embarcaciones más grandes y por la necesidad de las líneas navieras de optimizar costos, pues en embarcaciones de mayor capacidad es posible movilizar mayor volumen de mercancías. En el transporte marítimo, la velocidad con que circulan las mercancías y equipos de transporte es muy importante, por lo que era predecible que

el dinamismo del contenedor provocaría un cambio en las características de los buques.

El mercado de contenedores está registrando un enorme crecimiento tanto en el volumen como en el tamaño de los buques, por lo que el avance vertiginoso de la industria marítima ha propiciado la construcción de enormes buques portacontenedores con la finalidad de transportar más carga en menos tiempo, logrando de esta manera reducir costos.

En la última década comenzaron a operar una nueva generación de cargueros, conocida como post-Panamax. Se los denomina de esa manera porque son demasiado grandes para atravesar el canal que conecta el Atlántico con el Pacífico en el Caribe. Estos barcos, que llevan cargas importantes exigen que los puertos interesados en recibirlos ofrezcan muelles más profundos.

El buque portacontenedores de la década del 70 cuyas medidas eran:(215 metros de largo, 9 metros de calado, capacidad de 1.000 a 2.500 contenedores) dio paso al modelo Panamax de los años 80, cuyas dimensiones eran: (hasta 290 metros de largo, 12 metros de calado, capacidad de 3.000 a 4.000 contenedores) La cuarta generación de buques construida en inicios de los 90 conocidos como clase post panamax llamados así porque sobrepasan los límites del canal tiene las siguientes dimensiones: (305 metros de largo, 13 metros de calado, y capacidad de 5.000 contenedores) A partir del año 2000 se han construido buques de quinta generación llamados super post panamax tiene de dimensiones (335 metros de largo, 14 metros de calado y capacidad de hasta 8.000 contenedores), y, por último el llamado tipo suezmax que tiene (397 metros de largo, 15,5 metros de calado, y capacidad entre 11.000 y 14.500 contenedores).

Actualmente, las embarcaciones más grandes del mundo, como Emma Maersk, con 397 metros de longitud y capacidad de 11 mil TEUs (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies), hacen las grandes rutas del eje horizontal, que unen Estados Unidos con Asia y Europa.

Estas súper embarcaciones evidencian la tendencia mundial de construir grandes naves lo cual tendrá un gran impacto en el futuro del tráfico marítimo, concentrando los grandes flujos de carga contenerizada en los pocos puertos donde se reúnan las condiciones físicas para recibirlos.

El límite en el tamaño y en la capacidad de los buques está en función de: las instalaciones para el manejo de carga, la capacidad logística del puerto, la profundidad del puerto y las limitaciones geográficas.

**Las Alianzas Marítimas.-** Esta es una tendencia también provocada por las líneas navieras más poderosas del mundo a partir del año 1.997. Según la consultora francesa especializada en el análisis de la industria

marítima Alphaliner en informe entregado en marzo del año 2011 el ranking de las líneas navieras más poderosas del mundo es el siguiente:

1. Maersk/Sealand (Dinamarca) con capacidad total de más de 2 millones de contenedores
2. MediterraneanShippingCompany (Suiza) con capacidad de 1 millón 927 mil contenedores
3. CMA CGM (Francia) con capacidad de 1 millón 224 mil contenedores
4. Hapag Lloyd (Alemania) con capacidad de 927 mil contenedores
5. Evergreen Line (Taiwan, Reino Unido, Hong Kong, Singapur) con capacidad de 607 mil contenedores

Actualmente las alianzas y fusiones entre las principales líneas navieras son una tendencia que modifica la actividad de los puertos y la organización del transporte marítimo. El evento más continuo de todo este proceso ha sido la constitución de las 4 grandes alianzas de carácter global, conformadas por las navieras y operadores de transporte multimodal más grandes del mundo y son las siguientes:

- **La “Grand Alliance” de P&O-Nedlloyd, (Gran Bretaña) Hapag-Lloyd (Alemania), NYK (Japón), OOCL (Taiwan), MISC (Malasia).**- Constituida en el año 1997.
- **La “Unique Global Alliance”.**- Esta segunda alianza global fue formalizada en el año 1996 y constituida por dos las navieras y al mismo tiempo operadores de transporte multimodal más poderosas del mundo: La Maersk Line, de Dinamarca y Sea Land de Estados Unidos. La integración que experimentaron por el negocio del transporte en sí, las llevó a un proceso de fusión en el año 1999.
- **La “New World Alliance de APL-NOL (EEUU), Mitsui Osaka Line MOL (japon), y Huynday.**- Constituida oficialmente desde 1996 con el nombre de “Global Alliance”. Sin embargo sufrió una reestructuración como consecuencia de fusiones entre los integrantes.
- **La “UnitedAliance de Hanjin (Corea), DRS-Senator (Corea) y Cho Yang (Honk Kong).**- El antecedente de esta alianza fue la Alianza Tricontinental ( Tricon) conformada a principios de los años 90 por Cho Yang y DRS-Senator, para enlazar en flujos este-oeste, los tres continentes que generan la mayor parte del comercio internacional: Norteamérica, Europa y Asia.

Las 25 líneas navieras más fuertes controlan casi el 60% de la capacidad del transporte del comercio mundial de contenedores. Además de una concentración creciente de la actividad de los contenedores en manos de las líneas navieras más grandes, se observa un proceso implacable de consolidación y alianzas entre las principales líneas navieras.



Es decir, dichas empresas se están haciendo más grandes cada día, pero también han decidido cooperar entre ellas.

De acuerdo a estadísticas de la CEPAL, el 50% de la flota mundial de portacontenedores está controlada por 8 grupos: Maersk-SeaLand, Evergreen/Uniglor, P&O Nedlloyd, MSC, APL-NOL, Hanjin, Cosco, y NYK Line.

El 80% de la flota mundial, que tiene una capacidad operativa de 4'46 millones de contenedores, está operada por las veinte primeras navieras.

Las compañías asiáticas controlan el 50% de la capacidad de las 20 mayores navieras y continúan afianzando esta posición de supremacía aunque algunas compañías asiáticas de mediano tamaño como WanHaiLines, Heung-A Shipping y Regional ContainerLines no han crecido lo que se esperaba en los últimos dos o tres años. Existen navieras como Hamburg Sud, Pacific International Lines of Singapore y WanHaiLines, que pueden colarse entre las veinte grandes, pues tienen flotas importantes y están llevando a cabo intensos programas de expansión.

Las principales empresas navieras a más de aumentar su tamaño y su capacidad de participación en el mercado mediante la construcción de buques más grandes que les permite tener más capacidad para mover mayor volumen de carga, sino que también lo hacen mediante la formación de “alianzas estratégicas” o mediante la fusión de empresas competidoras, con la finalidad de dar un servicio global a sus clientes, dirigiendo toda la cadena de transporte, racionalizando actividades, compartir riesgos utilizando distintos tipos de buques y el acceso a un mayor número de rutas. Además las grandes líneas navieras tienen un volumen de tráfico elevado y por ende mayor capacidad de negociación con las autoridades portuarias y con otros agentes relacionados con el transporte marítimo.

Estas alianzas son multicontinentales (entre continentes) y no solo buscan compartir espacios en los buques sino compartir servicios en las rutas alimentadoras conocidas como feeders (transporte de los contenedores en barcos más pequeños para poder llegar a otros puertos que tienen problemas de calado) y utilizar conjuntamente los terminales tanto en los puertos como en tierra adentro. Además convienen acuerdos para operar conjuntamente los tramos terrestres de las redes de distribución, es decir pretenden controlar toda la red, se aspira que los clientes encuentren un único interlocutor que dé respuesta a toda la cadena logística.

También aspiran utilizar conjuntamente sistemas de comunicación comunes y sistemas de ventas y marketing.

Además, el ámbito de acción de estas alianzas es más amplio e involucra una estrategia global con accionar en servicios de tierra. La

competencia entre estas grandes alianzas es intensa y la escala de la inversión en una nueva generación de buques portacontenedores representa un compromiso masivo.

Para llenar estos espacios en los nuevos buques las alianzas deben tratar de asegurar el control local y tener la coordinación más adecuada a las necesidades al interior de la cadena de clientes, así como de las necesidades de los tráficos, de las carga, de las mercancías y de las operaciones para la alimentación de esta gran capacidad.

De esta manera, por tratar de asegurar su cuota de mercado y satisfacer las necesidades del servicio, las tarifas portuarias de manipulación son consideradas como de importancia secundaria para el logro de estos objetivos.

Ejemplos de esto son la presencia de la naviera danesa Maersk Sea-Land, como operador de terminales en Rotterdam, la Concesión a Evergreen para la construcción y operación de una terminal de contenedores en el puerto de Taranto (Italia).

Sin duda alguna esta tendencia modifica la organización del transporte marítimo internacional y la posición de los Puertos.

Ante todo este escenario existe preocupación por la formación de actores poderosos con poder monopólico u oligopólico, sin embargo las tarifas de los fletes en los últimos siete años no se han incrementado según estudio realizado por la CEPAL.

**Cambios en la Infraestructura Portuaria.-** La evolución que experimentaron los puertos a finales del siglo XX estuvo determinada por la unitización de la carga, por el desarrollo del contenedor y por las exigencias de los puertos de tener mayores calados, muelles largos y grandes terminales. Este proceso se acelera a medida que la globalización económica se intensifica, los mercados se amplían, las transacciones comerciales se multiplican en distintas áreas, lo que permite una acentuación de la competencia y es notorio los procesos de privatización, de desregulación portuaria y de descentralización de tareas.

En todo el mundo las leyes se han modificado para reaccionar a los cambios en el negocio del transporte marítimo y en la gestión portuaria y ha sido necesario adaptarse a los factores que determinan la competitividad, tratando de responder con mayor eficiencia a la intensa competencia en el transporte, en lo que tiene que ver con fletes, rutas, seguridad y, en la estructura portuaria relacionada con la capacidad del puerto, servicios prestados, tarifas, etc. En general, la industria marítima se enfrenta a grandes niveles de competitividad por lo que es evidente de

sarrollo de nuevas infraestructuras exigen enfocar las estructuras portuarias como áreas industriales, áreas comerciales, áreas de servicios, áreas logísticas y de mantenimiento.

El informe 2010 del Foro Económico Mundial sostiene que la infraestructura portuaria, su extensión y eficacia son las claves para asegurar el funcionamiento eficaz y eficiente de la economía y contribuye además a reducir las distancias entre regiones, a integrar el mercado nacional y unirlo a los mercados internacionales. Contar con una adecuada infraestructura favorece el crecimiento económico y contribuye a la reducción de las desigualdades entre los países.

El nuevo esquema de crecimiento que ha sido impulsado por las exportaciones y adoptado en muchos países, ha ejercido presión sobre las autoridades portuarias para que se mejore la eficiencia de los puertos, mientras que el auge en el uso de contenedores sumado a otros cambios tecnológicos del transporte marítimo han obligado a los puertos a modernizar sus instalaciones y métodos para operar. Para que los puertos puedan competir en el manejo de cargas se ha requerido mucha inversión acompañada de reformas administrativas y laborales. Esto, debido a que con frecuencia los gobiernos no han tenido capacidad para resolver el tema de la financiación correspondiente, por lo que la participación del sector privado en estos procesos de cambio ha sido clave. Pero los cambios han sido paulatinos y diversos.

Los cambios en la infraestructura portuaria deberán entre otras cosas:

- Tener conexión con áreas de alta concentración económica y demográfica.
- Especializar las terminales portuarias para poder atender los requerimientos específicos de nuevos servicios.
- Desarrollar sistemas de información electrónica.

El dinamismo del comercio internacional constituye una oportunidad que conlleva grandes retos para adecuar la infraestructura y logística portuaria.

Es notoria la necesidad de contar con Puertos más grandes, con mejor infraestructura y con servicios más eficientes, seguros y competitivos.

La adaptación se convierte en sí en un tema imprescindible para todos los terminales marítimos del mundo, y la competitividad se presenta como un factor necesario para dar un buen servicio. Es decir en el futuro solo será competitivo el Puerto que pueda atender con eficiencia a los buques de gran calado, lo que traería como consecuencia el mejoramiento del comercio exterior y por ende de la economía local y nacional. Todo este entorno, está estimulando a los gobiernos a buscar la eficiencia y la competitividad de sus economías, promoviendo e

incentivando la construcción y desarrollo de los puertos lo que permitirá insertar sus economías en las redes mundiales del transporte marítimo.

El crecimiento en el comercio mundial y la demanda desde y hacia nuevos destinos está empujando fuertes cambios en la modalidad de transporte y por ende sobre el sistema portuario.

Los puertos se preparan para recibir los buques de gran porte y mayor capacidad, ya que dependiendo de la región, deben competir con otros puertos y ser más atractivos o en el caso de América Latina, deben equiparse para brindar una mayor oferta de capacidad operativa.

Ante esta realidad se deben definir mecanismos de financiación en los que tanto el capital público como privado son fundamentales para definir con precisión las funciones de control y coordinación del sistema portuario, asegurar el bien colectivo, promover la competencia y evitar los monopolios.

El desarrollo es alcanzable cuando se invierte en infraestructura. En muchos de los países el avance económico se ve frenado por la falta de financiamiento público para la infraestructura. Ante esta realidad es necesario complementar con recursos privados la optimización y modernización de las infraestructuras para que promuevan el desarrollo económico de las naciones. Es necesario definir y concretar las relaciones con el sector privado para disminuir riesgos, mejorando las condiciones de seguridad para la inversión de manera especial en lo jurídico y en lo tributario.

El reto para los gobiernos es diseñar puertos modernos, que sean competitivos, en los que la activa participación del sector privado promueva la inversión existiendo mecanismos de regulación por parte del estado que garanticen el uso eficiente de la infraestructura de uso y titularidad pública, pues de no ser así, se pierde la oportunidad de impulsar un crecimiento económico sostenible.

Ya que el entorno regulatorio e institucional es importante para la eficiencia portuaria, muchos países han aceptado que el sector privado participe en el manejo portuario. Esta ha sido una tendencia general en las economías industriales y en los países en desarrollo. En estos últimos, entre 1990 y 1999 la participación de la inversión privada en muchos proyectos superó los US\$9.000 millones. Solo en América Latina, el sector privado ha participado en 64 proyectos por un valor de US\$3.900 millones. Esta tendencia notoria tiene como principal objetivo el mejorar la eficiencia de los puertos marítimos alrededor del mundo.

La experiencia en países latinoamericanos como Perú y Colombia parece demostrar que la participación privada aumenta la eficiencia portuaria cuando además cuenta con el apoyo de una reforma laboral y existen reglamentos para manejar el poder monopólico de los puertos o este es controlado por medio de la competencia.

La participación privada en los puertos públicos ha sido consecuencia de las nuevas condiciones del mercado y de las nuevas tendencias mundiales del transporte marítimo.

El fenómeno de concentración en el transporte de contenedores trae como consecuencia una serie de oportunidades para los agentes implicados como son el abaratamiento de costos para las navieras, la rebaja efectiva de fletes, la mejora de la frecuencia de los viajes porque se racionaliza el servicio, mejoras tecnológicas por sinergias, atracción de capital privado hacia grandes inversiones, y por último la posibilidad de integración de países en vías de desarrollo en la red mundial de transporte y en las nuevas tecnologías.

En el proceso del tráfico mundial de contenedores, gran parte de la provisión y **desarrollo de infraestructuras las está llevando a cabo el sector privado por medio de la figura legal de la Concesión.**

### **El Mecanismo de la Concesión**

La concesión es una iniciativa en forma de contrato mediante el cual un País permite la participación de una empresa privada para que construya y conserve una obra pública a cambio de explotarla.

La figura de la concesión portuaria en términos generales persigue los siguientes objetivos:

- Atraer recursos financieros del sector privado para la expansión y operación del Puerto, buscando principalmente operadores internacionales calificados en la prestación de servicios portuarios seguros, confiables y eficientes.
- Garantizar el oportuno proceso de expansión, desarrollo y explotación de la infraestructura y superestructura portuaria.
- Integrar la economía nacional al exterior, a través de una operación que facilite el comercio internacional vía marítima.
- Incrementar el tráfico portuario que garantice la utilización óptima de la infraestructura rehabilitada y la nueva que pueda desarrollarse
- Promover y favorecer una estrategia de desarrollo comercial, logrando tarifas competitivas de los diferentes servicios ofrecidos por el Puerto.

La tendencia actual es concesionar los terminales portuarios de contenedores, lo que a su vez consolida la tendencia hacia la concentración de la carga y, también influye en las decisiones de las líneas navieras.

Prueba de que los puertos concesionados son atractivos para el negocio marítimo es que a partir de la década de los 90, las terminales concesionadas han conseguido no solo las mayores tasas de

crecimiento de la carga, sino la atracción de un mayor número de navieras de servicios regulares.

En el Ecuador la concesión es una forma jurídica de la “Delegación”. La Ley contempla expresamente la delegación de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias. La excepcionalidad de la “delegación” se manifiesta en el requisito de su declaratoria formal que se expresa según la Ley en un Decreto Ejecutivo expedido por el Presidente de la República.

**El Código Orgánico de la Producción en su Art. 100 expresa: “Art. 100.- Excepcionalidad.-** En forma excepcional debidamente decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía social y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de vialidad, electricidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias. Se garantizará lo dispuesto en la Constitución y se precautelará que los precios y tarifas por los servicios sean equitativos y que su control y regulación sean establecidos por la institucionalidad estatal. La modalidad de la delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica u otras formas contractuales de acuerdo a la Ley, observando para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa”

**Decreto Ejecutivo No. 897.-** Declárese que, de manera excepcional, procede la delegación mediante concesión a empresas privadas de la gestión de los servicios de infraestructura y facilidades del Puerto de Manta, con sujeción a las condiciones y características específicas que se fijen en los pliegos de licitación, elaborados por la Autoridad Portuaria de Manta y aprobados por el Ministerio de Transporte a través de la Subsecretaría de Puertos.

La Ley y El Decreto favorecen la iniciativa de contar con la participación privada en el ámbito portuario como socio estratégico, lo que debería ser tomado por autoridades locales como una oportunidad para perfilar el Puerto de Manta como el mejor Puerto de la Costa del Pacífico por sus condiciones geográficas, infraestructura, accesos viales, carreteras, generación de carga, seguridad, servicios logísticos ágiles tanto al buque como a la carga.

En el Puerto de Manta, un esquema de concesión fallido y un nuevo proceso del cual no se asegura su éxito, son una alerta para redefinir la planificación, los verdaderos requerimientos del Puerto y su urgente

satisfacción. Por lo tanto, el mecanismo de la concesión puede aplicarse a través de dos vías:

- 1.- Para financiar la construcción de la infraestructura.
- 2.- El Estado asume la construcción o modernización de la infraestructura y la operatividad del puerto la concede a un Operador internacional calificado y con capacidad comercial.

## **EL PROYECTO PUERTO DE TRANSFERENCIA EN MANTA Y SU APOORTE EN LA GENERACION DE UNA ECONOMIA SOCIAL Y SOLIDARIA.**

La Comisión Especial Interinstitucional del Puerto de Manta, desde su creación ha trabajado conjuntamente con la Autoridad Portuaria de Manta, institución encargada de administrar las instalaciones y los servicios portuarios. En Septiembre del año 2010 se llevan a cabo todos los procesos pre contractuales y contractuales para la contratación de los estudios técnicos especializados definitivos del proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador en el Puerto de Manta.

Estos estudios contemplan que a lo largo de la vida del proyecto, las instalaciones se encuentren en condiciones de constituir un apoyo a las operaciones del comercio exterior y al desarrollo regional y nacional, sin afectar la capacidad operativa actual del Puerto, con lo que se espera brindar los servicios portuarios a los usuarios de manera eficaz de acuerdo a estándares internacionales de servicio, operación y eficiencia. La ejecución del proyecto está planeada realizarse gradualmente por fases en el corto, mediano y largo plazo, asociadas a una capacidad de servicio acorde a las operaciones y tráfico de carga, alcanzando altos niveles de competitividad.

Las características de este proyecto son las siguientes:

- El Puerto de Transferencia se desarrollará en colindancia noreste del puerto existente.
- Se desarrollará en un área terrestre de aproximadamente 54.4 hectáreas equivalentes a 54.000 metros cuadrados y una capacidad dinámica mayor a 2 millones de teus (contenedores de 20 pies) anuales.
- Su infraestructura marítima estará compuesta de 1.200 metros de muelle especializado para operaciones de grúas Post-Panamax y zona de agua a una profundidad de dragado de 16 metros.
- Su infraestructura, instalaciones y equipamiento en términos generales se dividirán por sus características en: Infraestructura Marítima, Infraestructura Portuaria y Equipamiento mayor y menor.
- La infraestructura marítima, consiste en obras de abrigo y protección al puerto para la recepción y atraque de buques, está compuesta por: rompeolas, muelle y dragado.

- La infraestructura portuaria terrestre, orientada al almacenaje de la carga, operaciones terrestres portuarias, servicios auxiliares y de control estará constituida por: rellenos, patios, accesos, bodegas, talleres, reparador, oficinas, instalaciones, área de servicios, patios, estacionamientos, instalaciones generales de apoyo a las operaciones hidrosanitarias, eléctricas, contra incendio, comunicación, etc.
- El equipamiento mayor y menor de control y transferencia de datos, como equipamientos complementarios para apoyo a las operaciones portuarias en muelles y patios estará constituido por: grúas de muelles, grúas de patio, y equipos menores como tractocamiones y montacargas.

Este proyecto no solo debe servir para operaciones de transferencia de carga, sino que debe ser utilizado como una puerta de entrada, pero sobre todo de salida de nuestros productos, de ahí la importancia de un apoyo decidido y constante del Gobierno al sector agricultor, productor y exportador, de tal manera que se incentive la participación asociativa que nos permita diversificar nuestra canasta exportadora y nos dé mayores oportunidades de ingresar a mercados internacionales con productos ecuatorianos de excelente calidad y con valor agregado. De esta necesidad se **desprende la importancia de ejecutar proyectos de infraestructura que generen una economía social y solidaria**, tal como detallamos a continuación:

La Economía Social y Solidaria.- Es una visión y una práctica. Comprende los pequeños emprendimientos individuales o colectivos donde se desarrollan iniciativas productivas tendientes a generar encadenamientos de intercambio y de consumo, privilegiándose el desarrollo del ser humano dentro de una relación sustentable.

La economía social y solidaria busca construir mercados donde los precios y las relaciones resultan de una matriz social que pretende la integración de todos con esfuerzo y con resultados que beneficien a los integrantes.

Otro análisis que se desprende de este concepto es el realizado por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) que dentro de su estrategia para el “Buen Vivir” concluye la siguiente estrategia para generar una economía social y solidaria: “Transformación del patrón de especialización de la economía a través de la Sustitución Selectiva de las Importaciones para el Buen Vivir”

Toda sociedad tiene un modo de acumulación y éste depende del patrón de especialización de la economía.

Esta estrategia tiene como objetivo iniciar un proceso de transformación del patrón de especialización de la economía que permita superar el modo de acumulación primario-extractivista-exportador y revertir los



efectos negativos que éste genera para la calidad de vida individual y colectiva de la población.

Este cambio de patrón de especialización de la economía permite aumentar la participación de la economía en una serie de industrias nacientes, permite así mismo la creación de clusters (diversos actores relacionados con una misma actividad) que fortalecen los encadenamientos productivos, aumentan la escala de producción, desarrolla el potencial de la demanda doméstica y fortalece la soberanía comercial sin dejar de aprovechar las ventajas que ofrece el comercio exterior.

Este cambio no se trata de una industrialización tradicional sino de un componente de apoyo al desarrollo de capacidades económicas para la economía social y solidaria.

En nuestro país el patrón de especialización se ha caracterizado por ser primario-extractivista y concentrar su dinámica en la exportación. Cifras estadísticas muestran que más del 70% de nuestras exportaciones totales son materias primas.

Este patrón incrementa la dependencia externa del Ecuador lo que nos vuelve vulnerables ante los cambios en el nivel de demanda exterior y por ende en los precios internacionales de nuestros productos exportados. Esta situación además implica un estancamiento de la industria y un limitado mercado de consumo.

Por todo esto, es **necesario cambiar a un patrón de especialización enfocado en la producción secundaria y terciaria, generadora y agregadora de valor** que desarrolle el mercado interno aprovechando de igual manera las ventajas del comercio exterior, lo que a su vez va a encaminar la economía hacia un modelo en el que la industria y la manufactura tengan una mayor participación en las estadísticas de exportaciones ecuatorianas.

Dentro de esta visión de generar economía social y solidaria, existe además la necesidad de retomar y considerar el aporte que dan a la actividad agrícola los “Centros de Acopio” como una propuesta para reunir los productos de varios pequeños agricultores para alcanzar un volumen comercial de operación que genere suficiente carga que pueda ser enviada a mercados internacionales a través del puerto.

En zonas de pequeños productores, los centros de acopio organizado contribuyen a que los cultivadores participen en las primeras etapas de la comercialización y agreguen mayor valor a la producción.

Además la sustitución selectiva de importaciones también es una estrategia que promueve la economía social y solidaria pues permite por un lado reducir la debilidad estructural de la balanza comercial y por otro

lado abre espacios de demanda en el mercado interno para industrias nacientes secundarias-terciarias y generadoras de valor y, finalmente también disminuye la dependencia externa.

Para que todos estos cambios se den, resulta necesario la intervención del Estado que implementará políticas que se orienten hacia:

- Sustitución selectiva de importaciones que permita la participación de industrias nacientes en el mercado interno reduciendo así la dependencia externa.
- Diversificación productiva que permita reducir la concentración de la producción y el desarrollo de nuevas capacidades de producción y potencialidades de crecimiento económico.
- La transferencia de ciencia y tecnología a los campesinos para que puedan transformar el producto y darle valor agregado debe ser una política de Estado para cambiar la matriz productiva del Ecuador.

La economía social y solidaria también se relaciona con la disponibilidad de acceso a los recursos económicos mediante créditos como apoyo al aparato productivo, desprendiéndose de esta manera que la formación de “productores asociados” por ejemplo productores de mermeladas se asocien, consigan financiamiento para mejorar su producción, investigar mercados y exigencias de sus consumidores para poder generar productos de excelente calidad que tengan aceptación en mercados internacionales.

No es suficiente encontrar el mercado y elaborar el producto, pues si no existe medio rentable que permita enviar el producto final de nada sirve todo el proceso anterior, por lo que, disponer de un puerto que a más de manejar carga contenerizada, permita la salida de la producción generada en nuestro país es una necesidad del comercio exterior ecuatoriano.

Actualmente, el gobierno ecuatoriano está trabajando en tres ejes importantes para cumplir objetivos planteados en el plan nacional del Buen Vivir y que permitan la generación de una economía social y solidaria:

1. Impulso a la asociatividad de pequeños y medianos agricultores y productores, para lo cual existe el Instituto Ecuatoriano de Economía Popular y Solidaria y propuestas de parte del Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), cuyo objetivo específico es : Impulsar el desarrollo del sector productivo industrial y artesanal, formulando y ejecutando políticas públicas, planes, programas y proyectos especializados, que incentiven la inversión e innovación tecnológica para promover la producción

de bienes y servicios con alto valor agregado y de calidad, en armonía con el medio ambiente, que genere empleo digno y permita su inserción en el mercado interno y externo.

2. Inversión en transferencia de ciencia y tecnología a los agricultores, impulso al desarrollo y equipamiento de los centros de acopio con la finalidad de que se concentre la producción para tener volumen de carga que pueda ser exportada, y, por otro lado incentivos y facilidades al sector agroindustrial, encargado de transformar de manera rentable los bienes provenientes del campo, considerando que la industrialización es necesaria para el crecimiento económico.
3. Impulso a la oferta exportable mediante la gestión del Instituto de Promoción de exportaciones e Inversiones (PROECUADOR) promoviendo la oferta de productos tradicionales y no tradicionales, los mercados y los actores del Ecuador, propiciando la inserción estratégica en el comercio internacional.

Por lo tanto el Puerto de Transferencia-Carga Contenerizada es una oportunidad de incentivar el emprendimiento en pequeños y medianos agricultores, productores que mediante asociaciones generen producción suficiente y de calidad que pueda ser enviada mediante la infraestructura que ofrece el Puerto a diferentes mercados internacionales mediante un comercio justo.

La potencialidad agrícola de las provincias de Manabí y Santo Domingo (**anexo no.9**) nos muestra que en el año 2011 para ciertos cultivos permanentes hubo un total de producción de 582.372 toneladas, por lo cual si desagregamos esa producción y destinamos un 30% para consumo interno, 20% para seguir exportando como materia prima y destinamos el 50% para exportar como bien industrializado (siendo efectivos los tres ejes de acción del gobierno detallados en párrafos anteriores) aproximadamente **349.423** toneladas de producción pueden ser exportadas a través del Puerto de Manta, lo que es sin lugar a dudas una oportunidad de negocio a largo plazo para el comercio exterior del país.

Con todo este análisis descrito en párrafos anteriores, es necesario diagnosticar así mismo como son las relaciones comerciales de Ecuador y los demás países de América del Sur con el resto del mundo. Lo que se detalla a continuación:

### **Las Relaciones Comerciales América Latina-Asia Pacifico**

En los últimos años, las principales estadísticas de comercio internacional y la inversión extranjera han puesto de relieve una

creciente participación de los países en vías de desarrollo en la expansión del comercio mundial. En particular destacan tanto el incremento de las exportaciones de América Latina como el incesante ascenso de China y su potencia exportadora y al mismo tiempo como destacado y ávido país comprador de materias primas e inversor en el exterior.

Las economías Asiáticas y Latinoamericanas son en gran parte complementarias.

Según informe elaborado en conjunto por el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) y el BAD (Banco Asiático de Desarrollo) titulado: “Definiendo la relación entre Asia y América Latina y El Caribe” el comercio entre América Latina y Asia alcanzó los \$442.000 millones en el 2011.

Además puntualizó que el Asia contribuye actualmente con el 21% del comercio internacional de América Latina y El Caribe.

El crecimiento ha sido riguroso desde el año 2000 y ha sido fomentado por dos ámbitos:

1. El primero por la demanda de Asia por minerales y alimentos que se encuentran de manera abundante en nuestra Región, y
2. El segundo por las importaciones de bienes manufacturados asiáticos por parte de nuestra región.

Según el mismo informe ambos continentes resultan beneficiados de esta dinámica aunque no deja de ser alertador la excesiva especialización de nuestra Región en materias primas básicas. Por ejemplo el 55% de la ventas chilenas a China son cobre, 53% de las ventas argentinas son de soja, 78% de las ventas venezolanas son petróleo, 60% de las ventas colombianas son del petróleo y sus derivados, es decir, estamos exportando a China con una estructura extremadamente concentrada en commodities (bienes básicos) con poca diversificación, lo que se sintetiza en exportar materia prima e importar manufactura. Sin embargo según el especialista del BID, Mauricio Moreira “La severidad de la falta de recursos en Asia, así como su continua ventaja competitiva en manufacturas, sugiere que la dinámica materia prima por manufactura seguirá impulsando la relación comercial por muchas décadas” lo que crea una oportunidad para agregar valor a las exportaciones sacando ventaja en áreas como la biotecnología, la energía limpia, productos no tradicionales como pulpas de frutas, etc.

Para que esta relación sea mutuamente benéfica los esfuerzos de los países de nuestra Región deberían orientarse a diversificar la canasta exportadora hacia China y el mercado asiático ya que todos los sectores productivos de nuestros países están abiertos y se encuentran disponibles para ello.

Un camino que permitirá mejorar estas relaciones es construir un mercado regional más integrado, con normas comunes, concordancia en las políticas fundamentales y estabilidad jurídica. Todo esto permitirá no solo atraer inversión, sino también ampliar la gama y la escala de negocios lo que a su vez generará espacios para sinergias productivas, comerciales, tecnológicas entre nuestros países y, entre nuestros empresarios y el empresario asiático.

Si se hace una medición a nivel de países de América Latina, China sería el segundo socio comercial después de Estados Unidos. Actualmente, ya es el principal mercado de destino para las exportaciones de Brasil y Chile, y es el segundo para los envíos de Argentina, y Perú y, está en un lugar privilegiado para la mayoría de economías de la Región.

Por otra parte tenemos un comercio bilateral muy activo pero un flujo de inversiones bilaterales muy reducido frente a la intensidad del comercio.

El estudio también hace recomendaciones específicas para que ambas regiones puedan sacar un mayor provecho de esa realidad. Por ejemplo, Asia le puede mostrar a América Latina y el Caribe cómo invertir mejor en el capital humano, en la investigación y la innovación. América Latina, a su vez, puede mostrar el camino a Asia en cómo manejar un acelerado ritmo de urbanización, el diseño de políticas sociales y el desarrollo agrícola. Y los gobiernos en ambos lados del Pacífico pueden trabajar unidos para disminuir las barreras al comercio, y aumentar el alcance de los acuerdos de libre comercio.

Por lo general, los principales productos que se exportan desde la región latinoamericana hacia Asia son minerales (hierro y cobre), combustibles, productos agrícolas y forestales (pulpa de papel, trigo, lana, azúcar, aceite, soja, arroz, carne) y productos de la pesca.

La soja es el principal producto latinoamericano de exportación hacia China y existe por este mercado una importante competencia entre Argentina y Brasil, respectivamente segundo y tercer principal proveedor mundial de esta materia. Chile, otro de los principales países exportadores latinoamericanos, se distingue por ser uno de los primeros proveedores de mineral de hierro y cobre.

Frente al predominio de los productos primarios, los flujos en sentido inverso, esto es de Asia a América Latina, vienen marcados por las manufacturas, tanto de la industria ligera (sobre todo de origen chino), como de bienes de equipo, maquinaria, tecnología e informática.

Ante este escenario, la CEPAL recomienda para nuestra Región:

- Los acuerdos de libre comercio deben incluir alianzas empresariales y tecnológicas.

- Como objetivos de políticas públicas se debe incluir la inversión en el exterior.
- Fortalecer la promoción y diversificación de las exportaciones
- Hacer énfasis en aspectos no cambiarios de la competitividad: infraestructura, transporte, aduanas y puertos.
- Incorporar innovación en las agendas empresariales.

### **Las Ventajas Geográficas del Puerto de Manta y su aprovechamiento para la construcción del Puerto de Transferencia.-**

Manta es un puerto abierto al mar, sin canales de acceso, lo que permite el ingreso de naves de gran calado las 24 horas del día, los 365 días del año, sin tiempos de espera, lo que lo convierte en un Puerto atractivo para las inversiones.

Está ubicado a solo 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo.

En cuanto a la profundidad, tiene un calado para recibir sin ningún problema barcos de hasta 50.000 toneladas alcanzando una profundidad natural de 12 a 13 metros y hasta 16-18 metros lo que equivale a un promedio máximo de dos horas para que los buques puedan atracar. Esta condición evitará la triangulación de la carga contenerizada proveniente del continente asiático que llega a otros Puertos del Pacífico como Callao en Perú y Cartagena en Colombia para de ahí ser colocada en buques de menor tamaño conocidos como feeder, los mismos que arriban a nuestras costas por medio del Puerto de Guayaquil. Esta triangulación de la carga aumenta los costos tanto para el importador como para la línea naviera.

Es el Puerto más próximo de toda Sudamérica a las grandes terminales de transferencia internacional en el lejano Oriente. La dirección lineal del Puerto de Manta con el continente asiático, un mercado demandante de productos agrícolas, que nuestro país posee en abundancia, nos convierte en una puerta para entrar a Sudamérica.

Tiene una ubicación central respecto de los otros puertos ecuatorianos (Guayaquil, Esmeraldas y Puerto Bolívar)

Ubicado a solo 600 millas (48 horas) del canal de Panamá, aunque convertirnos en competidor de este canal no es algo mandatorio, pues este es parte de la ruta obligada por el continente.

Las profundidades de hasta 15 y 18 metros se encuentran a solo 150 metros y 400 metros respectivamente de los muelles actuales, por lo que

la inversión en dragado no sería significativa dentro de los costos propios de la ejecución del Proyecto.

Con su infraestructura actual, posee dos muelles para recibir 4 naves simultáneamente.

Las ventajas geográficas descritas convierten a este Puerto en el más apropiado para convertirse en el Puerto de Transferencia Internacional de Carga y en el Puerto de Aguas Profundas del Ecuador.

La orientación de la iniciativa del Proyecto Puerto de de Transferencia está dirigida a ser una alternativa ventajosa a los flujos de mercancías provenientes de Asia y nace con la voluntad de ser el primero de la Costa Oeste de América Latina en el tráfico de contenedores.

Como ya es algo sabido en el contexto de la globalización económica, la posición geoestratégica de los lugares adquiere hoy una importancia aun mayor de la que siempre tuvo. En este sentido el Puerto de Manta, está en la distancia más corta y directa con el sudeste asiático, el mayor mercado del mundo.

Todas las mercancías procedentes del mercado asiático, pasan en su gran mayoría por el Puerto de Long Beach (EEUU) actualmente colapsado, para luego cruzar por tierra los EEUU o atravesar el Canal de Panamá. No hay un dato exacto de cuál sería la disminución de las distancias que supondría la existencia del Puerto de Transferencia en Manta como alternativa para buena parte de esos recorridos, pero es sin duda mucho menor, lo que repercutiría notoriamente en el abaratamiento de los fletes, siempre que la carga esté debidamente garantizada en condiciones ventajosas de tiempo, seguridad y calidad de servicios.

## Información del Puerto de Manta

**TABLA 1.-NAVES ARRIBADAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL SEGÚN SU CALADO Y ESLORA**

(Naves en Unidades)  
Año: 2011

CALADO AL ARRIBO (Metros)	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL	PARTICIPACIÓN PORCENTUAL
Menor 8,2 M	21	27	34	30	17	12	23	22	23	20	25	25	279	77,7%
Entre 8,21 y 9 M	1	4	5	1	6	4	3	5	6	6	6	5	52	14,5%
Entre 9,01 y 9,76 M	3	0	5	1	4	1	0	0	1	1	0	2	18	5,0%
Entre 9,77 M y 11 M	1	0	1	0	2	1	0	0	0	1	0	0	6	1,7%
Entre 11,01 M y 12 M	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	3	0,8%
Mayor a 12 M	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,3%
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>33</b>	<b>45</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>359</b>	<b>100,0%</b>

**TABLA 2. NAVES ARRIBADAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL SEGÚN SU CALADO**

ESLORA (Metros)														
Menor que 100 M LOA	13	18	20	20	11	8	13	13	17	10	18	17	178	49,6%
Entre 100,01 y 150 M LOA	3	3	8	4	4	3	5	6	5	2	6	2	51	14,2%
Entre 150,01 y 200 M LOA	6	9	15	7	13	8	8	9	8	15	7	10	115	32,0%
Entre 200,01 y 250 M LOA	4	3	1	1	0	0	0	0	0	1	0	2	12	3,3%
Entre 250,01 y 300 M LOA	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	3	0,8%
Mayor 300,01 M LOA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>33</b>	<b>45</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>359</b>	<b>100,0%</b>

TABLA 3.

**APM.-NAVES ARRIBADAS SEGÚN SU TIPO DE CARGA**

NAVES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
BANANEROS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CONTAINERAS	2	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	5
CARGA GENERAL	4	6	9	7	7	6	6	6	6	9	7	7	80
GRANELES SOLIDOS	13	21	26	20	17	10	18	18	18	14	18	21	214
GRANELES LIQUIDOS	3	2	6	3	3	2	2	3	5	2	4	1	36
TURISTICOS	4	3	4	2	0	0	0	0	0	2	1	3	19
VISITA OFICIAL	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	3
TRANSPORTE ESPECIALIZADO	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
INVESTIGACION CIENTIFICA	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>33</b>	<b>45</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>359</b>

Fuente: Subsecretaria de Puertos

TABLA 4.

**APM.-PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACIÓN SEGÚN EL TIPO DE CARGA**

(Carga en Toneladas Métricas)  
Año: 2011

PRODUCTOS	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
TRIGO	0	0	347.208	0	347.208
ATUN CONGELADO	0	0	113.145	0	113.145
ACEITES VEGETALES E HIDROCARBUROS	0	0	0	99.800	99.800
AUTOMOVILES Y CHASISES	51.926	0	0	0	51.926
SOYA	0	0	27.454	0	27.454
MAQUINAS Y EQUIPOS VARIOS	8.917	1.149	0	0	10.066
ART. DE FERRERIA Y MAT. DE CONSTRUCCIO	8.247	0	0	0	8.247
ARTICULOS DE METAL	5.208	0	0	0	5.208
VEHICULOS DE TRANSPORTE	4.752	0	0	0	4.752
SODA CAUSTICA	0	0	0	3.578	3.578
VEHICULOS Y MAQUINARIAS	1.670	0	0	0	1.670
PARTES PARA ENSAMBLAJE DE VEHICULOS	435	0	0	0	435
PESCADO CONGELADO	0	0	396	0	396
CONSERVAS VARIAS	0	84	0	0	84
COMPUESTOS QUIMICOS	0	63	0	0	63
REPUESTOS EN GENERAL	28	0	0	0	28
OTROS	0	44	0	0	44
<b>TOTAL</b>	<b>81.183</b>	<b>1.340</b>	<b>488.203</b>	<b>103.378</b>	<b>674.104</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>12,0%</b>	<b>0,2%</b>	<b>72,4%</b>	<b>15,3%</b>	<b>100,00%</b>



TABLA 5.

**APM.-PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN SEGÚN EL TIPO DE CARGA**

(Carga en Toneladas Métricas)  
Año: 2011

PRODUCTOS	TIPOS DE CARGA				TOTAL DE CARGA
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
ACEITES VEGETALES E HIDROCARBUROS	0	0	0	41.518	41.518
BANANO	0	4.749	0	0	4.749
ATUN CONGELADO	0	106	793	0	899
LONJAS DE ATUN PRECOCIDAS	0	798	0	0	798
ATUN ENLATADO	0	726	0	0	726
PESCADO CONGELADO	0	26	0	0	26
AUTOMOVILES Y CHASISES	13	0	0	0	13
PRODUCTOS MANUFACTURADOS	0	7	0	0	7
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>6.412</b>	<b>793</b>	<b>41.518</b>	<b>48.736</b>
<b>% PARTICIPACIÓN</b>	<b>0,0%</b>	<b>13,2%</b>	<b>1,6%</b>	<b>85,2%</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Subsecretaria de Puertos

**Análisis de los Datos Estadísticos del Puerto de Manta**

Las cifras estadísticas reflejan que el Puerto de Manta el año anterior fue el puerto ecuatoriano que menos carga recibió, esto producto de la falta de estrategias para obtener recursos que permitan invertir en mejoras en la infraestructura y servicios portuarios, las tendencias del comercio contenerizado son claras : mejoras tecnológicas, suficiente dragado en los muelles, servicios rápidos y confiables tanto a la carga como al buque, lo que implica: grúas para movilizar los contenedores, patios, vías de acceso en buenas condiciones.

La realidad de las cifras del puerto es que el poco movimiento que se genera en él es provocado por la industria del atún, por la industria de los aceites y, en cierta proporción por el sector automotriz y la molinera con importación de trigo.

La industria del atún representada básicamente por fábricas procesadoras y exportadoras de pescado tanto en lonjas como enlatado.

La industria de los aceites representada por las empresas: La Fabril e Industrias Ales, ambas importan aceite para refinarlo y convertirlo en comestible.

La inversión que a la presente fecha se realiza en las instalaciones portuarias de Manta son adecuaciones y ampliaciones que si bien es cierto mejoran los servicios a la carga, no son suficientes para capturar el tráfico que se mueve en el pacífico.

Otra realidad es que los puertos modernos incentivan la Función Logística del Transporte generando servicios integrales a las cargas, esto a su vez contribuye a la fidelización y captación de tráficos marítimos, provocando una sinergia positiva entre los flujos.

Por lo que es necesario analizar y aceptar que no es suficiente contar con la infraestructura adecuada, servicios ágiles y eficientes, es más importante aún, que la ciudad y la provincia generen carga propia lo que solo se logrará con incentivos y políticas del gobierno que promuevan y mejoren las actividades agrícolas, industriales y comerciales.

Como se ha venido señalando en este trabajo, es necesario que los Puertos del pacífico tengan claro los requisitos que deben cumplir en materia de accesibilidad, calado, tamaño y capacidad de los equipos portuarios para poder adaptarse a la cambios navieros, comerciales y geoestratégicos, y sobre todo a la influencia de los buques post panamax en nuestra región, más aún cuando para el año 2015 la ampliación de las esclusas del canal de Panamá permita el paso de súper buques con casi el triple de carga de lo que se moviliza actualmente.

Si no existen mejoras, es poco probable que podamos competir con los puertos vecinos y seremos testigos de cómo la enorme carga que genera el mercado asiático es transportada hacia otros puertos y transferida hacia otros puertos.

Siguiendo con el análisis de los datos estadísticos, se puede indicar que por el Puerto de Manta se importan mayormente trigo, proveniente de Canadá y Argentina, este granel sólido es importado por Industrial Molinera, la soya proveniente de Perú y Argentina, importado por La Fabril e Industrias Ales para elaboración de aceites vegetales, automóviles provenientes de Estados Unidos y México, la cifra del atún congelado, se lee un poco absurda considerando que Manta es una ciudad que se caracteriza por la producción y exportación del atún congelado, en lonjas, o enlatado, sin embargo en estas cifras consideran cifras de “importación” ya que la captura de los peces se hace en aguas internacionales.

Ante estos datos, es necesario aclarar que el movimiento de carga, que no es contenerizada que actualmente presenta el Puerto de Manta es generada por las grandes empresas como La Fabril, Industrias Ales, Industrial Molinera lo que nos convierte actualmente en un puerto granelero y en menor proporción carrero.

Actualmente la industria atunera de Manta produce y exporta mensualmente cerca de 600 contenedores que son enviados a diferentes destinos a través del Puerto de Guayaquil, debido a que en ese Puerto existen las frecuencias fijas de las líneas navieras, situación que no se presenta en el Puerto de Manta.

Esta realidad podría ser diferente si la provincia genera cantidad suficiente de carga no solo de productos del mar sino de bienes agrícolas industrializados. Según datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) en el año 2011 la provincia

de Manabí generó en ciertos productos agrícolas (café, cacao, plátano, mandarina, maracuyá, mango) 558.973 toneladas métricas. Bienes primarios a los que si se les agrega valor o se los industrializa, generarían suficiente cantidad de carga que puede ser exportada a través del puerto de Manta.

También es importante considerar que el Puerto de Callao ya nos lleva algunos años de ventaja, y si, una vez concluido el proyecto, el puerto de Manta se dinamiza si no logramos competir en un principio, los esfuerzos también deberían enfocarse en generar carga propia.

A continuación se describe como otros países de la Costa del pacífico reciben ya embarcaciones contenerizadas de gran tamaño:

### **Países de la Costa del Pacífico reciben carga de principales líneas navieras.**

La Línea naviera taiwanesa Evergreen, representada en Chile por Green Andes Chile S.A., anunció en mayo del 2011 la expansión de sus servicios, abriendo una nueva ruta directa desde la costa Oeste de Sudamérica hacia Asia. El nuevo servicio comprende los puertos de Kaoshiung (Taiwan), Yantian, Hong Kong, Ningbo y Shanghai en China, Manzanillo (México), Buenaventura (Colombia), Callao (Perú), Iquique y San Antonio (Chile), regresando a Asia por Callao, Manzanillo (México) y Kaoshiung.

A esta iniciativa se sumaron también las navieras Cosco ContainerLines, Pacific International Lines y WanHaiLines que pusieron en marcha a partir del 30 de abril de este año, en combinación con Evergreen, el servicio desde el puerto de Buenaventura, Colombia.

Pero más recientemente, el 7 de octubre del año 2011, recaló en el Puerto de Buenos Aires, el buque "Maersk La Paz", de 7.450 TEUS (1 teu = 20 pies), marcando el record de buques más grandes en su tipo llegados al país. Tras el anuncio de la llegada de este portacontenedor perteneciente a la clase SAMMAX (South American Max), el Director General de Maersk para Argentina, Marcos Hansen, anunció futuras inversiones por US\$20 millones en la terminal 4 del puerto de Buenos Aires.

Estos datos son una muestra de que las líneas navieras tienen interés de seguir arribando a los puertos de la costa del Pacífico, si lo hacen es porque encuentran ventajas, por lo que, es necesario seguir mejorando la competitividad entre los Puertos.

## **COMPLEMENTOS AL PROYECTO PUERTO DE TRANSFERENCIA EN MANTA**

### **La importancia del Desarrollo en las “Ciudades Portuarias”**

Siempre ha existido una estrecha relación entre los Puertos y las ciudades en los que estos se han desarrollado.

La realidad muestra que en algunos casos el Puerto es el motor de desarrollo de la urbe y, en otros casos, la ciudad y sus necesidades de suministros han sido el motor de crecimiento del puerto.

A pesar de que el puerto y la ciudad se necesitan mutuamente los comportamientos sociales han cambiado pues las necesidades urbanas de espacios para zonas costeras y playas, la preocupación por lo peligroso y contaminante que resulta la actividad portuaria, choca con la necesidad del puerto de ocupar amplios espacios de la orbe que le permita movilizar mayor número de mercancías para poder incrementar sus ingresos, lo que concluye en que ambas entidades tienen intereses diversos y muy a menudo contrapuestas.

Por ello es necesario acordar soluciones, con compromisos que permitan que los usos portuarios puedan coexistir con los usos ciudadanos de algunos espacios. Los beneficios que el puerto genera a la ciudad son de tipo económico y social, e indiscutiblemente son básicos para el desarrollo comercial de la misma.

La ciudad debe facilitar al puerto una cobertura comercial precisa, disponibilidad laboral, servicios básicos indispensables y la disposición de espacios reservados para el desarrollo de sus actividades frente a los desafíos económicos, urbanos, y ambientales, el Puerto, sus funciones y su territorio, son una ventaja extraordinaria para el desarrollo de las ciudades y regiones portuarias, son además un activo que conviene explorar ya que en el escenario de una fuerte competencia internacional que afecta el comercio marítimo, representantes locales, responsables portuarios y responsables económicos son muy cuestionados por los avances portuarios.

Las ciudades y regiones portuarias son actores esenciales en el desarrollo industrial y económico de nuestras sociedades. Constituyen también los motores de nuevas economías nacionales y regionales participando en la regeneración y reorganización de cadenas económicas.

El Puerto es un elemento estructurador de la ciudad, no solo desde el punto de vista económico, sino que también con respecto a los desafíos en materia de remodelación. Actualmente, los actores urbanos y portuarios deben aprender a construir el carácter mixto de Ciudad-Puerto.

La planificación urbanística que realizan los municipios debe reservar el espacio y las vías de acceso necesarias de acuerdo a las previsiones del puerto para lograr una coordinación del espacio asignándole actividades portuarias que sean compatibles con el entorno.

Por último, para que el desarrollo del puerto sea así mismo compatible con la convivencia ciudadana, se deben considerar algunas actuaciones, como por ejemplo construir accesos directos que eviten el tránsito pesado por las calles urbanas, establecer medidas que fomenten las precauciones en la manipulación de carga peligrosa, o que, por su olor desagradable, pulverulencia o suciedad, pueden resultar molestos o perjudiciales para la salud como el carbón, el cemento, pescado, etc.

Otro proyecto complementario al Puerto de Transferencia es el Proyecto Multimodal Manta-Manaos.

### **Eje Multimodal Manta-Manaos**

El esquema vial de este proyecto marítimo, terrestre y fluvial es el siguiente; los buques arriban al puerto de Manta, donde se descargan los contenedores, desde allí se transportarán por vía terrestre a Quito y posteriormente a Francisco de Orellana en el Coca, luego viajará vía fluvial hasta Manaos en Brasil, involucrando a los ríos Napo, Aguarico y Amazonas. La ruta terrestre tomará de dos a tres días mientras que la fluvial de 8 a 10 días más.

Este proyecto Logístico de Infraestructura, se complementa con la construcción de redes viales, un **puerto de aguas profundas en Manta** y un aeropuerto internacional, capaces y en condiciones de atraer la carga del Asia para ser trasladada mediante este eje Multimodal (mar-tierra-río-aire) hasta Manaos, abasteciendo la zona Norte y Noroeste de Brasil, apuntando además hacia otros mercados como el Europeo. Igualmente es un beneficio de doble vía pues Brasil podrá utilizar esta ruta para llegar hasta el Continente Asiático y los países de la Cuenca del Pacífico acortando así las distancias y tiempos mejorando los beneficios económicos y disminuyendo costos.

De ahí el interés porque el puerto de Manta sea el puerto de transferencia de la materia prima con dirección a los centros de ensamblaje ubicados en Manaos donde existen casi 400 empresas dedicadas a la maquila, las cuales convierten componentes para televisores, línea blanca o computadores en productos finales que son enviados al Mercosur (Uruguay, Paraguay, Argentina, Brasil y Venezuela) y a Centro América.

Este corredor busca además promover y desarrollar el comercio entre Ecuador y Brasil y, Brasil y Asia, pues permitirá brindar un acceso directo sin necesidad de pasar por el canal de Panamá, logrando

ganancias para el comercio, movilidad de mercancías y personas entre la costa del Pacífico y El Atlántico. A más de esto, Ecuador puede llegar a Brasil con productos agrícolas, como aceite de palma, café, cacao, hortalizas, y productos del mar como camarón y atún.

Con lo que se puede concluir que son muchos los beneficios para nuestro país, pues el mejoramiento, construcción o ampliación de carreteras generará fuentes de trabajo y la infraestructura vial es un activo fijo de enorme beneficio que debe ir acompañada de proyectos agrícolas e industriales que incorporen valor a los productos y nos permitan competir.

Se puede recomendar que, para que este proyecto sea beneficioso para nuestro país, se deben considerar dos estrategias:

1. Un plan agrícola completo que permita industrializar los productos, lo que conlleva a invertir en infraestructura productiva, capacitación en mejores prácticas agrícolas e industriales y productivas. Este plan debe abarcar además un estudio del mercado para saber con claridad la demanda que podríamos cubrir.
2. Estudios de impacto ambiental, donde además se elaboren programas de difusión de las ventajas del proyecto, implementar programas que permitan cuidar el ambiente una vez que surjan las consecuencias del progreso que todo proyecto de esta envergadura trae consigo, por lo que es importante que los gobiernos involucrados implementen medidas que mitiguen los impactos.

## 2.3 MARCO CONCEPTUAL

**Ventaja Comparativa Natural.**- Es una ventaja o cualidad que se tiene por condiciones geográficas naturales.

**Comercio Contenerizado.**- Comercio de mercancías que se realiza vía marítima por medio de contenedores.

**Competencia con otros puertos.**- Condiciones favorables de infraestructura, servicio dentro de un Puerto que permiten competir con otros puertos para capturar carga contenerizada.

**Líneas navieras.**- Transportadoras de los contenedores. Responsables de transportar la carga desde un puerto origen a un puerto destino.

**Buques Portacontenedores .-** Se trata de una de las familias de buques de mayor tamaño. Los mayores llegan a los 350 metros de eslora con una capacidad para casi 9.000 contenedores, aunque aún no

han finalizado su crecimiento en tamaño, habiéndose publicado estudios de portacontenedores de hasta 18.000 unidades.

**Eficiencia Portuaria.-** Se relaciona con la capacidad operativa de un puerto, con la calidad de servicio y con la infraestructura disponible.

**Estrategias.-** Plan a seguir. Se elaboran con anticipación para contrarrestar los efectos negativos de alguna situación.

**Infraestructura.-** Dentro del ámbito portuario se refiere a construcciones bajo el agua.

**Superestructura.-** Se refiere a equipamiento, como grúas, equipos de carga, instalaciones modernas.

**Puerto de Transferencia.-** Es un Terminal de Contenedores que por hallarse en un punto de ubicación estratégico en las rutas navegables de los distintos puertos continentales sirve de puerto de desembarque de contenedores que vienen en buques de gran calado denominados de "Quinta Generación", concepto recientemente aplicado en el comercio marítimo internacional por efecto de minimizar costo y maximizar el transporte de carga.

**Desarrollo Sostenible.-** Persigue la construcción de un futuro digno, justo y equitativo y, a su vez, viable y saludable. Satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.

**Crecimiento Económico.-** El crecimiento económico es el aumento de la renta o el valor de bienes y servicios finales producidos por una economía (generalmente un país) en un determinado período de tiempo. Habitualmente se mide en porcentaje de aumento del Producto Interno Bruto real, o PIB. Tiene una base cuantitativa.

**Desarrollo Económico.-** El desarrollo económico es la capacidad de países o regiones para crear riqueza a fin de promover o mantener la prosperidad o bienestar económico y social de sus habitantes. Es decir tiene una base cualitativa.

**Autoridades Portuarias.-** Son instituciones públicas que gestionan y administran los puertos dentro de las ciudades donde existen los mismos.

## 2.4 HIPOTESIS Y VARIABLES

**2.4.1** La necesidad de contar con un puerto marítimo en Manta que brinde servicio nacional para carga contenerizada debe de ser atendida, ya que de lo contrario no estaremos aptos para recibir las

embarcaciones de quinta y sexta generación que ya navegan por los océanos alrededor del mundo.

**2.4.2** Las estrategias a adoptarse para promocionar y difundir las ventajas geográficas del Puerto de Manta deberán estar enfocadas en primera instancia dentro del país, para con esto conseguir la identificación de la ciudadanía en general con el proyecto y los beneficios que traerá a la ciudad y al país. Esta promoción debe estar de la mano con una agresiva publicidad internacional, spots publicitarios, afiches informativos, participación activa en ferias internacionales, por medio de embajadas y representantes, buscar reuniones y acercamientos con inversionistas, con gobiernos de países transportadores de carga, todo como eslabones de una misma cadena.

Las líneas navieras al ser transportadoras de la carga, disponen ciertas condiciones para arribar a un puerto. La principal es que el acoderar en determinado muelle de algún puerto le represente salir del Puerto en las mismas condiciones en que acoderó, es decir, ingresar con contenedores llenos e irse con contenedores llenos. A más de eso, agilidad en los procesos logísticos de embarque y desembarque, equipos necesarios para movilizar las grúas y calado que le permita acoderar sin ningún problema y sin demora.

Si no se presentan estas condiciones más otras explicadas en este trabajo, el Puerto de Manta quedaría imposibilitado para competir con otros Puertos de la región. Las tendencias del comercio marítimo son claras y la inversión en mejoras de infraestructura y servicios es necesaria para ser considerados un puerto atractivo. Es necesario además establecer lazos comerciales entre los países ya que esto trae consigo el fortalecimiento de los puertos, debido a las exigencias de implementar nuevos mecanismos para mejorar de manera constante todo el proceso logístico de un puerto.

El buscar socios estratégicos permitirá optimizar recursos y aprovechar la experiencia de operadores internacionales con experiencia en manejo portuario, lo que conducirá a brindar eficiencia portuaria en todas las actividades relacionadas con el tráfico portuario.

Los efectos de promocionar el Puerto, sus bondades geográficas, y el proyecto Puerto de Transferencia Internacional, repercutirán en ser una alternativa para el negocio marítimo, siempre y cuando se den las condiciones óptimas para satisfacer las demandas de este comercio.



### 2.4.3 DECLARACION DE VARIABLES

VARIABLES	CONCEPTO
1.- Desarrollo Económico Sostenible.	El desarrollo es sostenible si la mejora económica va acompañada de la mejora social. Es decir tiene dos dimensiones, el crecimiento económico y la calidad de vida.
2.-Ventajas Geográficas del Puerto de Manta.	Facilidades dadas por la naturaleza a un determinado espacio dentro de la geografía propia de un país.
3.-Relaciones Comerciales con el Continente Asiático.	Intercambio de productos, con ciudades del continente asiático por el ser un mercado en constante crecimiento.
4.- Líneas Navieras.	Uno de los actores del comercio marítimo. Dueños de buques que transportan la carga de un Puerto a otro en cualquier lugar del mundo.
5.- Facilidades Logísticas.	Servicios ágiles y completos que se prestan no solo dentro del recinto portuario sino durante todo el proceso de embarcar y desembarcar la carga.
6.- Comercio marítimo contenerizado.	Transporte de mercancías en buques portacontenedores que transitan por los océanos del mundo.
7.- Cadena de servicios portuarios.	Servicios al buque, a la carga, al pasajero dentro del recinto portuario.
8.-Puerto Competitivo y Dinámico.	Puerto en condiciones de competir con otros puertos del mundo, adaptado a las exigencias del comercio marítimo con infraestructura, tecnología de punta y servicios.
9. Importancia de los Puertos en la economía de un país.	Los Puertos son generadores de grandes niveles de producción, fuentes de empleo.
10.-Alianzas Estratégicas.	Decisión de navieras y operadores portuarios de abarcar todo el proceso logístico de transporte de mercaderías.
11.- Ranking de Líneas Navieras.	Listado de las principales y más poderosas líneas navieras del mundo.

#### 2.4.4 OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES

<b>VARIABLES</b>	<b>INDICADORES</b>
1. Generación de economía social y solidaria.	Cambios en el patrón de especialización de la economía.
2.- Ventajas geográficas del Puerto de Manta	Estudios especializados técnicos y ambientales.
3.- Relaciones Comerciales con el Continente Asiático.	Análisis de información estadística.
4.- Líneas Navieras.	Líneas Navieras más poderosas del mundo.
5.-Facilidades Logísticas.	Servicios que ofrecen los puertos.
6. Comercio Marítimo Contenerizado.	Movimiento portuario en Manta.
7.-Puerto Competitivo y Dinámico.	Inversiones en infraestructura y servicios.
8.- Importancia de los puertos en la economía de un país.	Incremento en el intercambio de mercancías transportadas por vía marítima.

## **CAPITULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO.**

#### **3.1 TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACION Y SU PERSPECTIVA GENERAL.**

Se aplicará el tipo de investigación documental, porque a través de revistas, páginas web de organismos nacionales e internacionales relacionados con actividad marítima y portuaria se podrá analizar y evaluar lo necesario e importante de este proyecto. También se aplicara la investigación transeccional porque se utilizarán instrumentos como entrevistas que serán direccionadas con personas representativas de sectores marítimos e industriales de la ciudad de Manta, lo que nos permitirá agregarle valor a la investigación.

El diseño de la investigación será de tipo cuantitativo porque nos permitirá medir las hipótesis planteadas en base a información relevante al tema y evaluación de los fenómenos que se presentan en el ámbito de investigación.

También será cualitativa porque a través de la información disponible, podremos describir y afirmar las preguntas planteadas en la investigación.

#### **3.2 LA POBLACION Y LA MUESTRA**

**3.2.1** Para comprobar las hipótesis, las entrevistas se realizarán a ciudadanos mantenses conocedores de la actividad portuaria.

**3.2.2** La población será finita

**3.2.3** La muestra será de tipo probabilística porque se decidió entrevistar a personas con nivel cultural elevado para confirmar las hipótesis planteadas.

#### **3.3 LOS METODOS Y LAS TECNICAS**

Los modelos que se aplicarán en el diseño de la investigación serán: Inductivo, porque analizaremos la información existente se podrá llegar a la conclusión de los efectos positivos en lo social y económico que traerá

para la ciudad de Manta la ejecución del proyecto mencionado. Deductivo, porque las teorías sobre la realidad actual del comercio contenerizado en el mundo se aplican en nuestro medio; Comparativo, porque mediante la investigación, se puede comparar las necesidades comerciales por ejemplo del continente asiático con las necesidades comerciales de nuestro país. Se detalla el continente asiático porque dentro del proyecto es nuestro mercado más importante por captar.

El método empírico que se aplicará será la lectura y análisis con la finalidad de poder identificar el comportamiento de las variables.

Las técnicas a aplicarse en el diseño de la investigación será la entrevista.

Las entrevistas se realizarán a dos o tres personas representativas de la ciudad con experiencia en el sector marítimo, productivo y comercio exterior, todo esto con la finalidad de agregarle valor al estudio.

**CAPITULO IV**  
**RECURSOS Y MEDIOS DE TRABAJO**

**RECURSOS Y MEDIOS DE TRABAJO**

<b>recursos</b>	<b>Medios /cuantía</b>
impresiones	\$20,00
Copias/ uso internet	\$10,00
Empastado/encuadernado	\$20,00
Transporte/movilización a Gye	\$100,00

**Cronograma**

<b>ACTIVIDAD</b>		<b>JULIO SEMANA 4</b>	<b>AGOSTO SEMANA 1</b>	<b>AGOSTO SEMANA 2</b>	<b>AGOSTO SEMANA 3</b>
Entrevistas (2)		X			
Entrevistas Tutor(1 mensual)/Enero -Octubre 2012		X	X	X	X
Recopilación, análisis, síntesis de información		X	X		X

## **CONCLUSIONES**

Todo el análisis hecho a la industria y al mercado del comercio marítimo a través de este trabajo nos lleva a concluir y recomendar lo siguiente:

1. Las tendencias del comercio marítimo más notables son: Aumento en el tamaño de buques, fusiones y alianzas entre las principales líneas navieras e inversiones para mejorar la infraestructura y servicios portuarios.
2. El Intercambio de mercancías por vía marítima, seguirá aumentando, obligando a que los puertos evolucionen, por lo tanto contar con puerto marítimo en la ciudad de Manta que preste servicios a la carga contenerizada traerá al sector productor y exportador no solo de la ciudad sino del país mejoras trascendentales, todo esto generará una economía social y solidaria que permita cambiar el modelo primario-extractivo-exportador a uno secundario-terciario-agregador de valor.
3. Los grandes buques portacontenedores solo van a llegar a los Puertos que estén en condiciones y dotados de toda la infraestructura y servicios para atenderlos de manera eficiente.
4. El puerto de Manta presenta las mejores condiciones geográficas para la construcción del Proyecto Puerto de Transferencia, pues es un puerto abierto al mar, sin canales de de acceso, con una profundidad natural de hasta 16 metros, ubicado en una dirección lineal con el continente asiático.
5. Un puerto de transferencia genera gran cantidad de movimiento dentro de la ciudad, por lo que es necesario hacer compatible el desarrollo portuario que se deriva de las exigencias del transporte marítimo con el desarrollo urbanístico y ambientalmente responsable de la ciudad.

## **RECOMENDACIONES**

1. Sin infraestructura no hay desarrollo, por lo tanto impulsar el mejoramiento portuario haciendo fuertes inversiones en infraestructura e implementación de servicios portuarios eficientes debe ser una política de Estado. El Puerto de Manta tiene opciones para intentar competir por las frecuencias transoceánicas capturadas ya por el Puerto de Callao en Perú.

2. El Estado debe considerar el mecanismo de concesión como una vía para captar recursos del sector privado, y poder financiar la ejecución de la infraestructura; o El Estado asume la ejecución de la infraestructura y concede la operatividad del Puerto a un Operador Logístico reconocido con capacidad comercial y de gestión.
3. Las ventajas geográficas naturales que ofrece el Puerto de Manta, deben ser aprovechadas para la construcción del Proyecto Puerto de Transferencia para evitar la triangulación de la carga (Asia-Callao-Guayaquil) lo que encarece el costo de los productos. Además los puertos ecuatorianos deben ser complementarios y especializarse en los diferentes tipos de carga. Manta debe manejar la carga contenerizada por sus ventajas geográficas ya descritas.
4. El enfoque de la economía social y solidaria en nuestro país busca entre otras cosas el impulso al sector agrícola, manufacturero, por lo que el campo de acción de las instituciones encargadas de su aplicación debe enfocarse en aplicar la transferencia de ciencia y tecnología a los pequeños agricultores, la innovación tecnológica para promover la producción de bienes y servicios con alto valor agregado y de calidad y proporcionar la asesoría para que los productos puedan comercializarse en mercados internacionales a través de asociaciones legalmente establecidas y reguladas por el Estado, lo que desencadenará un desarrollo social sustentable.
5. Con un producto ecuatoriano industrializado y con valor agregado, nuestra provincia generará suficiente cantidad de carga valiosa que podrá ser enviada a otros países a través del Puerto de Manta. De ahí se insiste en la importancia de invertir en infraestructura productiva, capacitación en mejores prácticas agrícolas e industriales.

## **Bibliografía:**

- Autoridad Portuaria de Manta (2004), "Historia del Puerto de Manta: De Caleta de Pescadores a Puerto de Transferencia". Manta
- Boletín FAL: Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y El Caribe. No. 274, Número 6 de 2009
- CAN (2012) Comunidad Andina de Naciones. "Cartilla de Tráfico de Contenedores" Enero-Junio 2012. Recuperado del sitio web: <http://estadisticas.comunidadandina.org/eportal/>
- Carguaitongo, Luis (2011) Recuperado del sitio web: <http://luiscarguaito.blogspot.com/2011/07manta-ciudad-puerto>
- Castel, N (2004, 4-6 Mayo), Los retos del Transporte en el Siglo XXI. Ponencia presentada en el I Congreso Internacional de Transporte. Castilla.
- "Conectividad Marítima en América del Sur" Revista INFORmar. Año 12, Edición 6, Página 3
- Cañizares, Raúl. (2009) "Puertos y Costos del Transporte Internacional" Revista INFORmar. Año 9, Edición 12, Páginas 7-8.
- Colombia. Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. (2008) "Shanghai, cada vez más cerca del Caribe" Recuperado del sitio web: <http://cisne.puertodecartagena.com>
- Chang, VA. (2009) "Medición de productividad y eficiencia en los puertos regionales del Perú". (Proyecto de Investigación). Universidad Nacional Mayor de San Marcos. CIES Consorcio de Investigación Económica y Social. Perú.
- China. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Shanghai. "El Sector Portuario en China" Recuperado del sitio web: <http://co.china-embassy.org/esp>
- Ecuador. Ministerio de Relaciones Exteriores Comercio e Integración. Unidad de Inteligencia Comercial. Boletín Nacional de Comercio Exterior Año 1 No.5 Boletín Mayo/2011.
- Ecuador. Subsecretaría de Puertos. "Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2011"
- Ecuador. Cámara de Comercio de Guayaquil. Boletín Económico CCG Febrero de 2012-09-18



- ESCAP. (2002) "Transporte Marítimo Regional y Estrategias de Desarrollo Portuario. Bajo un entorno cambiante. ESCAP/UNDP. Naciones Unidas.
- González, Fernando. (2005), "Los Puertos en el nuevo milenio" Instituto Universitario de Estudios Marítimos" Monografías Año 2005
- González, MN. (2007), "Metodología para la determinación de parámetros de diseño de terminales portuarias de contenedores a partir de datos de tráfico marítimo" (Tesis de Doctorado). Universidad Politécnica de Madrid.
- "La Revolución y El Puerto" Revista Bioceánico. Año 2, Edición 10, Página 13
- México. Secretaría de Comunicaciones y Transporte. "Tendencias recientes del Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los Puertos Mexicanos"
- Montero, Luis. (2005) "Comentarios sobre las Relaciones Ciudad-Puerto". Barcelona, España.
- "Puertos y Transporte Marítimo: Ejes de una nueva articulación global" Revista de Economía Mundial. Año 12, Edición 9 Páginas 123-148.
- Rúa, Carles. (2006), "Los Puertos en el Transporte Marítimo". Universidad Politécnica de Catalunya". España
- Subía, Danilo. (2009), "Buques Portacontenedores" Revista INFORmar. Año 11, Edición 7 Páginas 7-8
- Sánchez, Bernardo. (2010) "El Futuro de las Relaciones Ciudad-Puerto". México.
- Trujillo, Luis. (2008), "Perspectivas de Largo Plazo en la Industria Marítima". Revista INFORmar. Año 12, Edición 6, Página 3
- UNCTAD (2011) Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. "Informe sobre Comercio y Desarrollo." Ginebra, Suiza.

#### **Linkografía:**

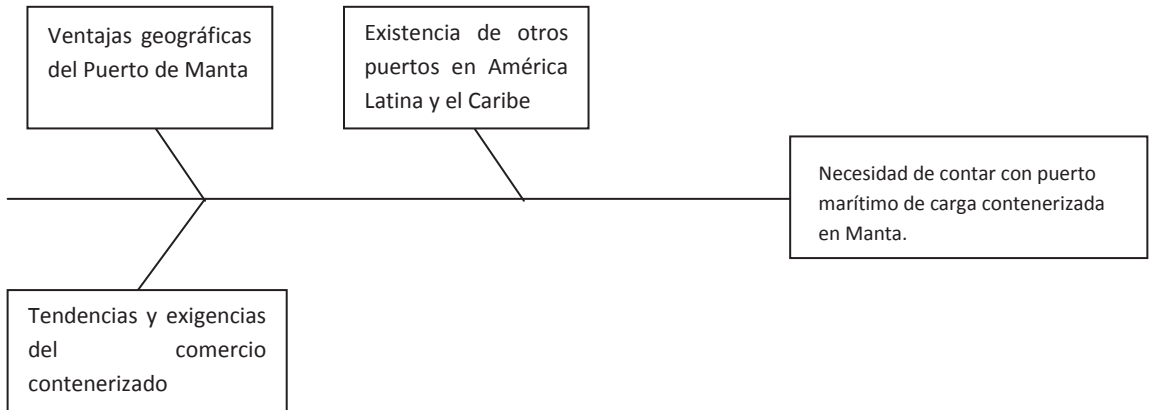
- <http://www.proecuador.gob.ec>
- <http://www.fao.org>
- <http://www.puertos.es>

- <http://www.enapu.com.pe>
- <http://www.apm.gob.ec>
- <http://www.bce.fin.ec>
- <http://www.burodeanalisis.com>
- <http://www.cepal.org>
- <http://www.mundoportuario.cl>
- <http://www.iberias.com>
- <http://www.analisiseconomico.info>
- <http://www.andes.info.ec>
- <http://www.infolatam.com>
- <http://www.americaeconomia.com>
- <http://www.puertodetransferencia.gob.ec>
- <http://www.puertodecartagena.com>
- <http://www.maerskline.com>
- <http://www.cma-cgm.com>
- <http://www.nuestromar.org>
- <http://co.china-embassy.org/esp/sghd/t22673.htm>
- <http://www.senplades.gob.ec>
- <http://www.industrias.gob.ec>
- <http://agricultura.gob.ec>

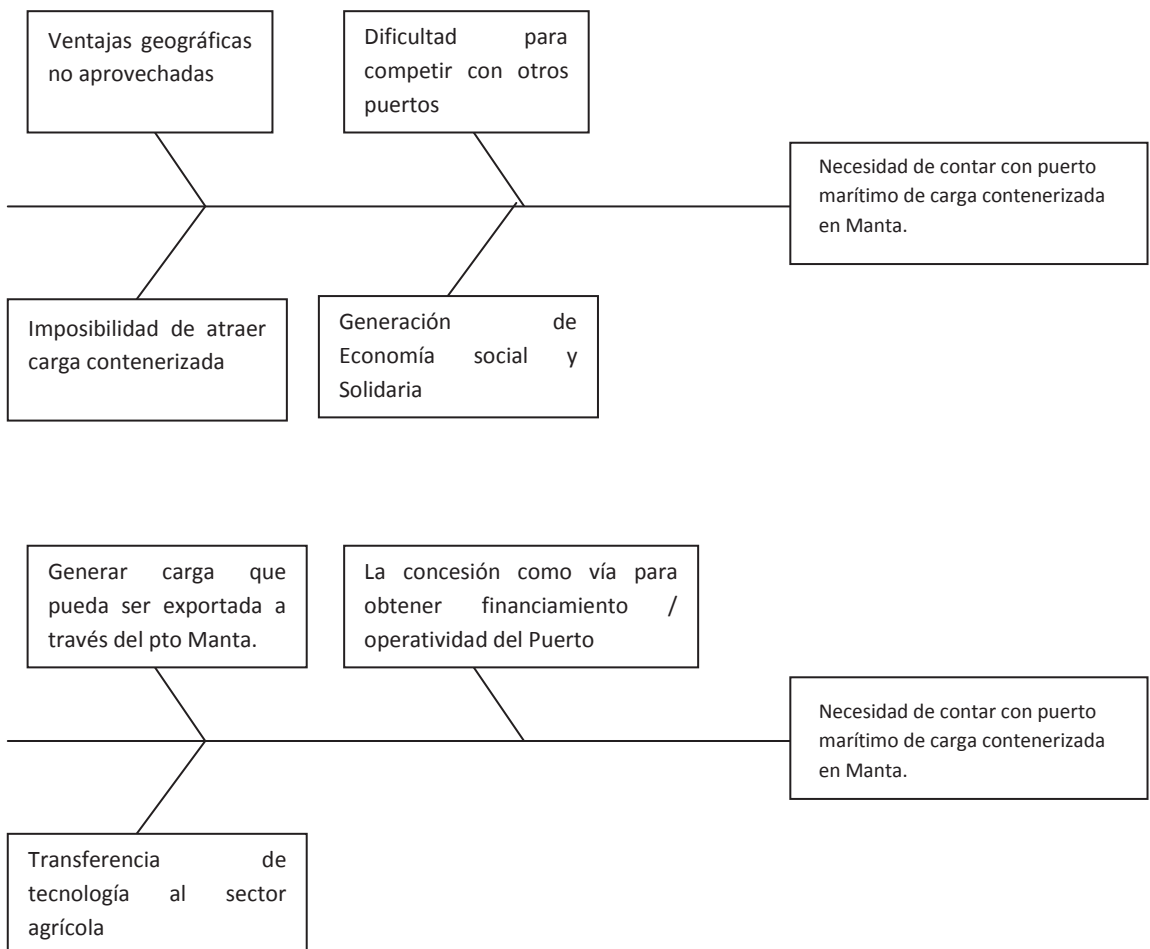
# ANEXOS

## Anexo 1. DIAGRAMA CAUSA-EFECTO

### Diagnostico



### Pronostico



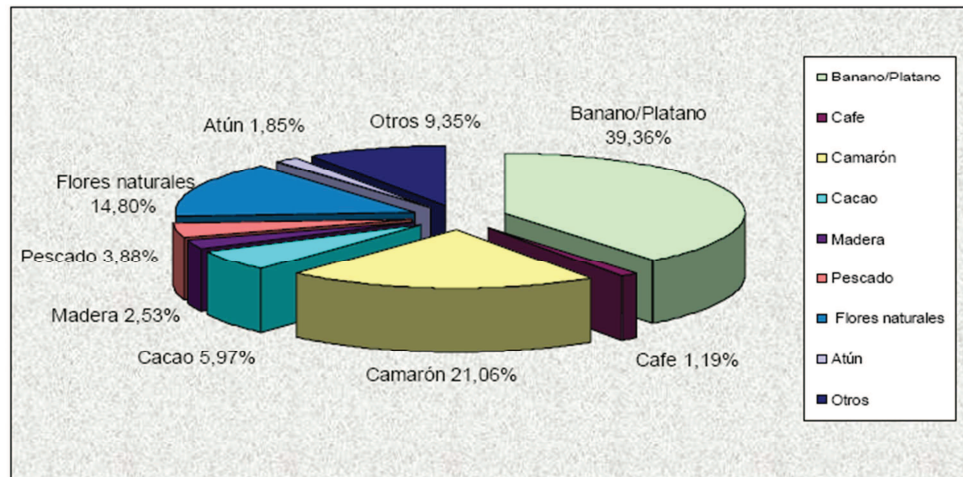
## Anexo 2. Ficha Inteligente

Variable	Disciplina	Tema	Fuente
Ventajas comparativas naturales del Puerto de Manta	N/A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Condiciones geográficas favorables</li> <li>• Tráfico de carga en el puerto de Manta y expectativas de crecimiento</li> <li>• Desarrollo industrial y comercial de la China y su incidencia en el desarrollo portuario de Sudamérica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="http://www.apm.gob.ec">www.apm.gob.ec</a></li> <li>• Estudios técnicos especializados del Pto de Tranferencia. Consultora PREDESAEC.</li> <li>• Revista Containerization International. Año 12 Edición 6</li> </ul>
Existencia de otros puertos en América Latina y El Caribe	N/A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pto de Callao, Perú</li> <li>• Pto de Buenaventura, Colombia</li> <li>• Relaciones comerciales con los puertos de contenedores más activos del mundo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="http://www.apn.com.pe">www.apn.com.pe</a></li> <li>• UNCTAD. Conferencia de las naciones unidas para el comercio y el desarrollo</li> <li>• <a href="http://www.camae.com">www.camae.com</a></li> </ul>
Tendencias y Exigencias del Comercio Contenerizado	N/A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Importancia de los puertos en el contexto del comercio marítimo</li> <li>• Por qué existe el comercio contenerizado ?</li> <li>• Embarcaciones de mayor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revista Transporte marítimo. Edición 2010</li> <li>• <a href="http://www.publicacionesportuarias.org">www.publicaciones portuarias.org</a></li> <li>• Blog: mar y gerencia</li> </ul>

		calado	
Dificultad para competir con otros puertos	N/A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estrategias para integrar recursos del sector público y privado</li> <li>• Otros puertos a nivel mundial se preparan para recibir buques de gran calado</li> <li>• Puertos y Costos del Transporte marítimo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asociación Americana de Autoridades Portuarias.</li> <li>• Fundación Valencia Port.</li> <li>• Revista Informar, CAMAE, edición 10 año 8</li> </ul>
Acercamiento con las líneas navieras para tener oportunidades de negocio	N/A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Otros países de la región reciben inversiones</li> <li>• Concentración de operadores portuarios y navieras</li> <li>• Principales operadores de contenedores</li> <li>• Eficiencia Portuaria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="http://www.cepal.org">www.cepal.org</a></li> <li>• Código de conducta de las conferencias marítimas de la UNCTAD</li> <li>• Revista Bioceánico. Año 2 edición 10</li> </ul>

### Anexo 3. Exportaciones Ecuatorianas de Productos Primarios

Principales Exportaciones Ecuatorianas de productos Primarios  
(Porcentaje de participación Enero - Mayo 2012)



Fuente: Banco Central del Ecuador

### Anexo 4. Formato de Entrevista Sr. Luciano Valencia. Jefe de Operaciones Transoceánica.

1. ¿Que buscan las Líneas navieras para llegar a un Puerto?
2. ¿Qué tipos de buques arriban con más frecuencia al Puerto de Manta?
3. ¿Cree usted que un Puerto de Transferencia mejorará la competitividad de nuestro puerto?
4. Qué empresas de Manta generan carga de exportación?
5. Por qué las empresas procesadoras de pescado locales envían su carga por el puerto de Guayaquil?
6. Qué estrategias deberían aplicarse para capturar carga contenerizada?
- 7.Cuál es la situación actual del Puerto de Manta? En qué condiciones se encuentra?

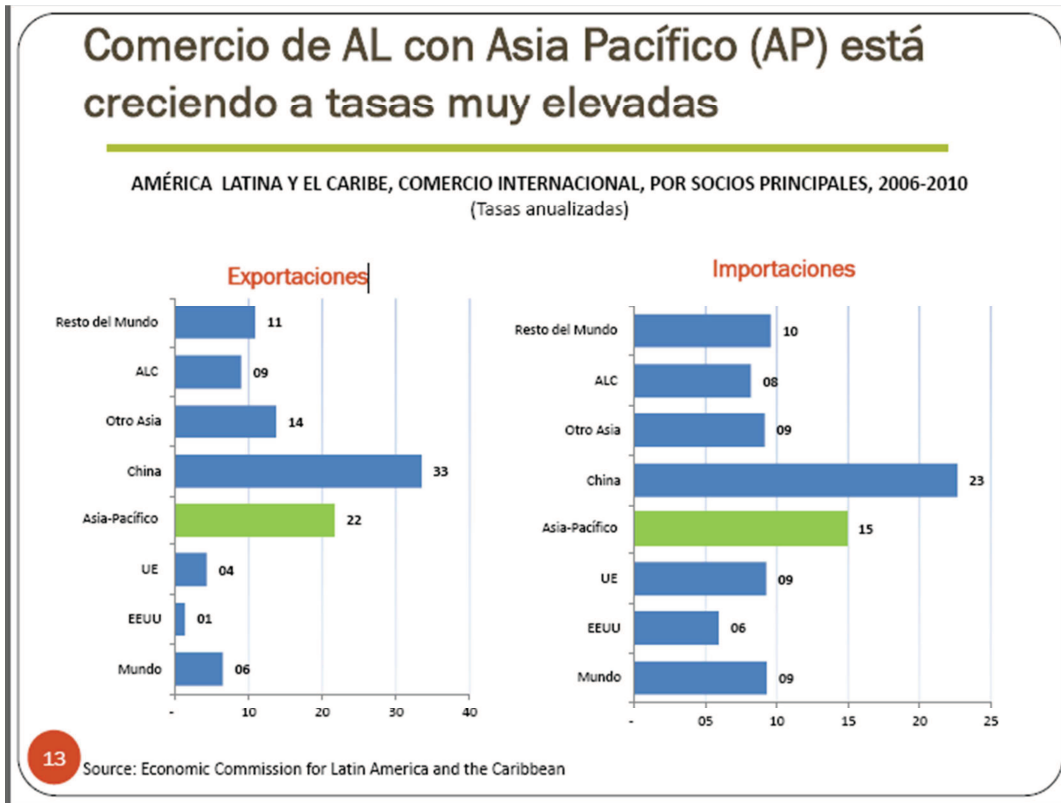
Ing. Germán Andrade. Director Ejecutivo de la Comisión Especial del Puerto de Manta.

1. ¿Qué es un Puerto de Transferencia?
2. ¿Con qué puertos queremos competir y por qué?
3. ¿Qué necesita el Puerto de Manta para ser competitivo?
4. ¿Existen estudios complementarios al del Puerto de Transferencia para la ciudad de Manta?
5. ¿Cómo manejar un puerto dentro de la ciudad?

## ANEXO 5. INFRAESTRUCTURA ACTUAL DEL PUERTO DE MANTA



## ANEXO 6. Relaciones Comerciales con Asia



## Anexo 7. Movimiento de Contenedores en los principales Puertos Andinos.

Entrada y salida de contenedores llenos en los principales puertos andinos  
Enero - Junio 2012  
(Miles de TEUS)

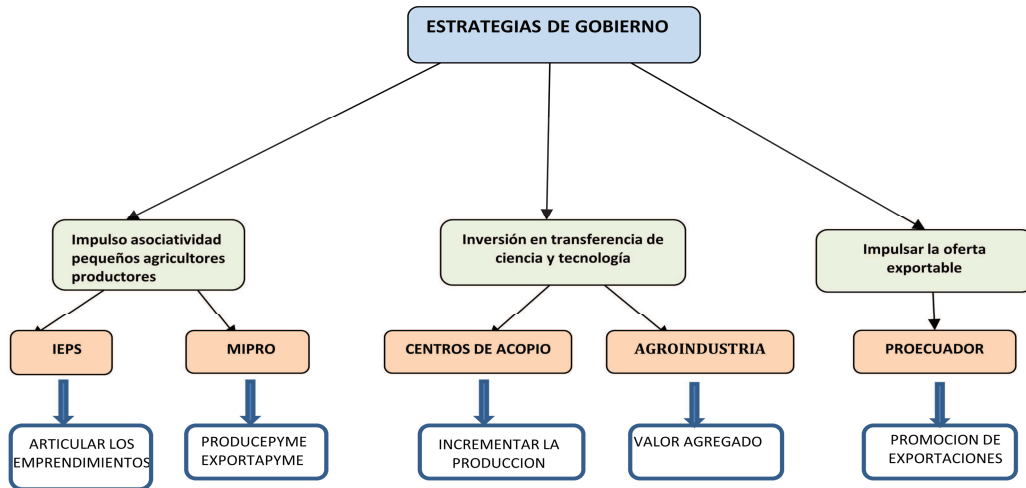
PAÍS/PUERTO	Ene-Jun 2011	Ene-Jun 2012	Variación %
<b>Tráfico de contenedores llenos</b>	<b>1 172</b>	<b>1 260</b>	<b>7,5</b>
Entrada	688	767	11,5
Salida	484	493	1,9
<b>Colombia</b>	<b>233</b>	<b>253</b>	<b>8,8</b>
Buenaventura	233	253	8,8
Entrada	173	192	10,9
Salida	60	61	2,0
Cartagena	230	237	3,1
Entrada	131	139	6,4
Salida	99	98	-1,3
<b>Ecuador</b>	<b>258</b>	<b>273</b>	<b>5,8</b>
Guayaquil	258	273	5,8
Entrada	108	114	5,3
Salida	150	159	6,1
<b>Perú</b>	<b>451</b>	<b>497</b>	<b>10,2</b>
Callao	451	497	10,2
Entrada	276	322	16,7
Salida	175	175	0,0

Fuente: Secretaría General de la Comunidad Andina



## ANEXO 8.- Ejes de Acción del Gobierno Nacional.

### GENERACION DE ECONOMIA SOCIAL Y SOLIDARIA



### PRACTICAS ESTRATEGICAS DE TRANSFORMACION

## ANEXO 9.

### POTENCIALIDAD AGRICOLA

#### MANABI Y SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS

2011

#### CULTIVOS PERMANENTES

PRODUCTO	TONELADAS DE PRODUCCION		TOTAL TONELADAS
	MANABI	STO DOMINGO	
CACAO	27.813	4.474	32.287
CAFÉ	11.330	3.648	14.978
PLATANO	213.015	14.410	227.425
MANDARINA	246.315	117	246.432
MARACUYA	20.826		20.826
MANGO	4.481		4.481
NARANJA	35.193	750	35.943
<b>TOTAL</b>	<b>558.973</b>	<b>23.399</b>	<b>582.372</b>

## Anexo 10. Glosario General

**Teus.-** Es una medida estadística equivalente a 20 pies en contenedores, es utilizada para definir la capacidad de los buques porta contenedores.

**Infraestructura Portuaria.-** Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal. Está constituida por: Acceso Acuático: Canales, zona de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas y esclusas y señalizaciones náuticas. Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros: Muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes. Acceso Terrestre: Vías interiores de circulación, líneas férreas que permitan la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial.

**Superestructura Portuaria.-** Obras que sirven para dar el apoyo a los servicios portuarios, tales como: almacenes, edificios administrativos, talleres, etc.

**Calado.-** Distancia entre la superficie del agua y el fondo.

**Buques Panamax.-** Los barcos de la clase **Panamax** son aquellos diseñados para ajustarse a las dimensiones máximas permitidas para el tránsito por el [Canal de Panamá](#). El tamaño máximo está determinado por la dimensión de las cámaras de las esclusas y su calado.

Dimensiones máximas de un buque Panamax:

- **Eslora:** (largo) 294,1 metros
- **Manga:** (ancho) 32,3 metros
- **Calado:** 12 metros, medido en agua dulce tropical (la salinidad y temperatura del agua afectan su densidad y por tanto el calado de los barcos)

**Buques Post Panamax.-** Es el término utilizado para denominar a buques de mayor tamaño que los Panamax, y que por tanto no pueden utilizar el actual Canal de Panamá.

Estos pueden transportar en un solo viaje más de 9.500 contenedores, incluso hasta 12.000 contenedores. Tienen una eslora de 366 m manga de 49 m y calado máximo de 15 m en agua dulce tropical. También tienen la capacidad de acomodar hasta 19 filas de contenedores a lo ancho.

**Puerto Hub.-** Un Puerto HUB es un puerto central o de redistribución de carga. Es decir, un puerto al que llegan las líneas navieras de largo recorrido, que descargan sus mercancías en dicho puerto, para que después se redistribuyan en líneas de recorrido más corto.

## Diagnostico de la viabilidad de modernizar el puerto de Manta como apoyo estratégico para promover la Economía Social y Solidaria



## Los Puertos: Su evolución e importancia como parte de la cadena logística del Transporte Marítimo.

**Evolución:** Dada básicamente por dos razones:

- 1.- Por el uso del Contenedor. / Mayor productividad en el transporte de mercancías.
- 2.- Por las exigencias de la actividad marítima de contar con muelles mas largos, mayores calados y grandes terminales.

**Actualmente**, son centros logísticos de transporte donde se realizan actividades de valor añadido conformando un entorno productivo

## Importancia de los Puertos

- A través de ellos se realiza el mayor porcentaje de exportaciones e importaciones de mercaderías pues es posible mover grandes volúmenes de carga.
- Su logística influye en el costo final de los productos.
- Su desarrollo potencia el crecimiento económico de amplias áreas costeras y por todo ello juegan una función social creando empleo y riqueza en sus zonas de influencia.

## Requisitos que debe reunir un Puerto.

- Ubicación geográfica cercana a los mercados, a los centros de producción y consumo
- Abundancia de espacios, infraestructuras adecuadas, accesos terrestres y marítimos en buenas condiciones, equipamientos modernos, seguridad operativa, buenos sistemas de información.

**Puerto Competitivo = Capacidad para atender a los buques  
Nivel de Servicio**

## ANTECEDENTES

La necesidad de contar con un puerto ecuatoriano apto para el manejo de carga contenerizada llevó a la creación de La Comisión Especial Interinstitucional del Puerto de Manta, (CEIPM) el 12 de Diciembre del 2003 para que sea responsable de planificar, ejecutar y promocionar el Proyecto del Puerto de Transferencia

Con dicho proyecto se busca que el Puerto de Manta, brinde servicios portuarios eficientes, acorde a las necesidades del comercio marítimo actual.

## JUSTIFICACION

El tema se plantea para conocer la importancia que tiene para el país contar con un Puerto que dinamice el comercio internacional, que preste servicios para carga contenerizada y que propicie la generación de una economía social y solidaria, donde el modelo ecuatoriano **primario-extractivo-exportador** se convierta en **secundario-terciario-agregador de valor** favoreciendo al comercio exterior ecuatoriano.









## OBJETIVOS ESPECIFICOS

- 1.- **Analizar** las tendencias del comercio marítimo actual y su Influencia en las transformaciones portuarias.
- 2.- **Conocer** el Proyecto Puerto de Transferencia en Manta y su aporte en la generación de una economía social y solidaria.
- 3.- **Evaluar** las ventajas geográficas del Puerto de Manta y el por qué deben ser aprovechadas para la construcción del Proyecto Puerto de Transferencia.

## TENDENCIAS DEL COMERCIO MARITIMO ACTUAL

### AUMENTO EN EL TAMAÑO DE BUQUES

		Length	Draft	TEU
First (1956-1970)	 Converted Cargo Vessel	135 m 200 m	< 9 m < 30 ft	500 800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
Third (1980-1988)	 Panamax Class	250 m 290 m	11-12 m 36-40 ft	3,000 4,000
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
Fifth (2000-2005)	 Post Panamax Plus	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000
Sixth	 SUPER-POST-PANAMAX	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 – 14,500

[REGRESAR](#)

## TENDENCIAS DEL COMERCIO MARITIMO ACTUAL

### ALIANZAS Y FUSIONES MARITIMAS

LA GRAND ALLIANCE
P&O NEDLLOYD
HAPAG LLOYD
NIPPON YUSEN KAISHA (NYK)
ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE (OOCL)
MALASIA INTERNACIONAL SHIPPING CORP. (MISK)

LA UNIQUE GLOBAL ALLIANCE
MAERSK LINE
MAERSK SEA-LAND

LA NEW WORLD ALLIANCE
AMERICAN PRESIDENT LINE (APL)
MITSUBI OSAKA LINE (MOL)
HUYNDAY MERCHANT MARINE

LA UNITED ALLIANCE
HANJING
DRS-SENATOR
CHO YANG

- Para captar mayores segmentos del mercado marítimo moviendo mayor volumen de carga a menor costo.
- Mayor capacidad de negociación

## TENDENCIAS DEL COMERCIO MARITIMO ACTUAL

### **CAMBIOS EN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA**

- El dinamismo del comercio internacional es una oportunidad para adecuar la infraestructura portuaria.
- Los puertos deben equiparse para recibir buques de gran porte y mayor capacidad para que puedan ofrecer una mejor oferta de capacidad operativa.
- Solo los puertos modernizados pueden cumplir su rol de facilitador del comercio mundial.
- El desarrollo es alcanzable cuando se invierte en infraestructura.

## PROYECTO PUERTO DE TRANSFERENCIA



Infraestructura marítima y terrestre adecuada para recibir buques de quinta generación.

[REGRESAR](#)

# INFRAESTRUCTURA ACTUAL DEL PUERTO DE MANTA

Profundidad de 12 m.

800 m de M. Internacionales

600 m de M. Pesqueros

110 Has de Dársena

6 Has de Patio de carga g.

3 Has Patio de contenedores y carga g.

[REGRESAR](#)

## **MECANISMO DE INTREGACION DE RECURSOS PUBLICOS Y PRIVADOS**

### **LA CONCESION**

- Iniciativa tomada por las Administraciones Públicas para que el sector privado intervenga en la construcción/operación y conservación de una obra a cambio de explotarla por un tiempo determinado.
- En **Ecuador** la concesión tiene carácter excepcional por Decreto Ejecutivo para inversiones: viales, en electricidad, e infraestructuras portuarias y aéreas.
- La industria marítima se enfrenta a grandes niveles de competitividad por lo que el evidente desarrollo de infraestructuras portuarias obliga a definir mecanismos de financiación en los que el capital público y privado intervengan para diseñar puertos modernos .

## **FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO PUERTO DE TRANSFERENCIA**

## **MECANISMO DE INTREGACION DE RECURSOS PUBLICOS Y PRIVADOS**

### **LA CONCESION**

En el Puerto de Manta se puede recurrir a la concesión considerando dos escenarios:

### **FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO PUERTO DE TRANSFERENCIA**

1. Para financiar la construcción/ampliación de la infraestructura. (Proyecto Puerto de Transferencia)
2. El Estado asume la construcción/ampliación de la infraestructura, y, la operatividad la concesiona a un Operador Logístico reconocido y con capacidad de gestión.

- Tendencia Actual : **Puertos Propietarios.-** Autoridad Portuaria gestiona el territorio y los servicios que son cedidos bajo concesión para que sean explotados a cambio de recibir un canon.



## **ECONOMIA SOCIAL Y SOLIDARIA**

Concepto que plantea desarrollar programas y proyectos que favorezcan el comercio justo, el intercambio, la infraestructura productiva, la innovación tecnológica y la “asociatividad”

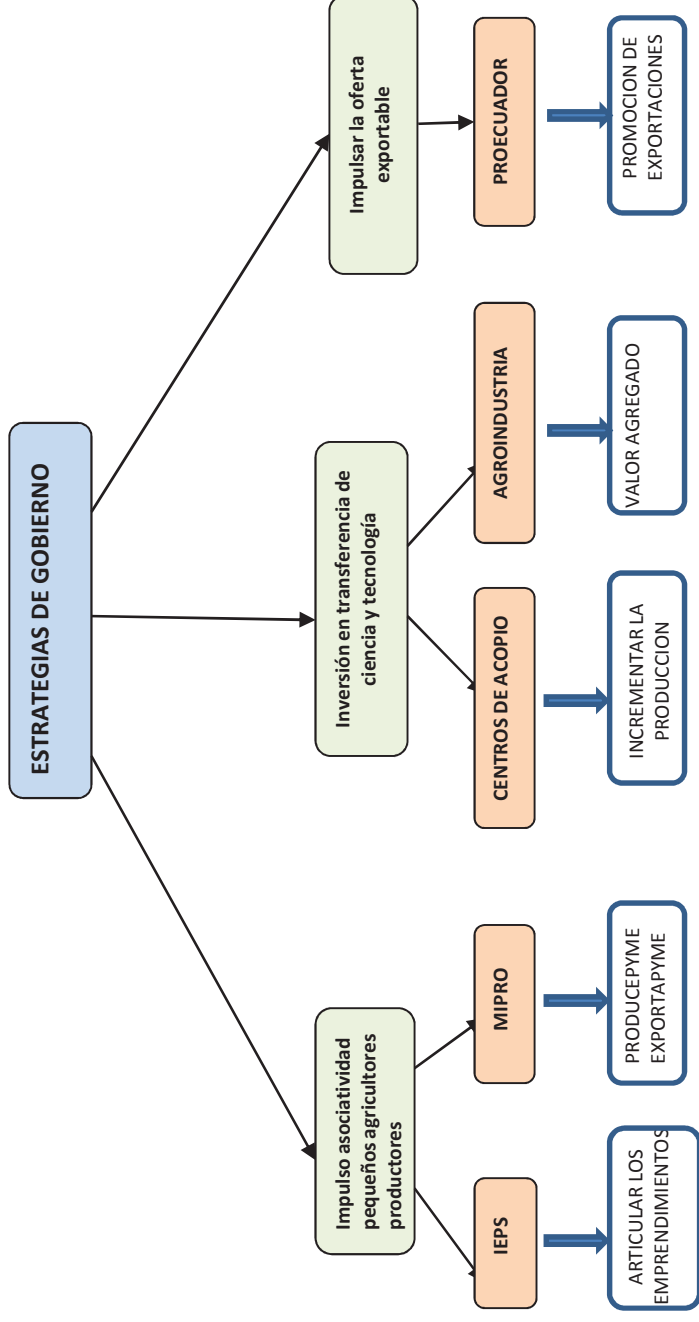
- Forma de organización económica.

### **Según Informe Ejecutivo de la III Cumbre Social Andina:**

“ La Economía Social y Solidaria comprende los pequeños emprendimientos individuales o colectivos donde se desarrollan **iniciativas productivas** tendientes a generar encadenamientos de intercambio y de consumo interno y externo privilegiándose el desarrollo del ser humano dentro de una relación sustentable”

**PROYECTO DE ACCION COLECTIVA**

**GENERACION DE ECONOMIA SOCIAL Y SOLIDARIA**



**PRACTICAS ESTRATEGICAS DE TRANSFORMACION**

POTENCIALIDAD AGRICOLA  
 MANABI Y SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS  
 2011  
 CULTIVOS PERMANENTES

PRODUCTO	TONELADAS DE PRODUCCION		TOTAL TONELADAS
	MANABI	STO DOMINGO	
CACAO	27.813	4.474	32.287
CAFÉ	11.330	3.648	14.978
PLATANO	213.015	14.410	227.425
MANDARINA	246.315	117	246.432
MARACUYA	20.826		20.826
MANGO	4.481		4.481
NARANJA	35.193	750	35.943
<b>TOTAL</b>	<b>558.973</b>	<b>23.399</b>	<b>582.372</b>

FUENTE: INEC

**DESAGREGAR LA PRODUCCION:**

CONSUMO INTERNO 30%

EXPORTACION COMO INSUMO 20%

EXPORTACION BIEN INDUSTRIALIZADO 50%



**V ALOR AGREGADO**



OPORTUNIDAD DE NEGOCIO A L/P

APROXIMADAMENTE 349.423 TONELADAS DE PRODUCCION INDUSTRIALIZADA PUEDE SER EXPORTADA A TRAVES DEL PUERTO DE MANTA.



**Aporte del Puerto de Manta a la Economía Social y Solidaria**

Diagnostico de la viabilidad de modernizar el puerto de Manta como apoyo estratégico para promover la Economía Social y Solidaria

PUERTO MANTA → ENVIO DE PRODUCCION

## ECONOMIA SOCIAL Y SOLIDARIA

Cambio de Modelo **Primario-Extractivo**



Secundario-Terciario-Agregador de Valor



Diagnostico de la viabilidad de modernizar el puerto de Manta como apoyo estratégico para promover la Economía Social y Solidaria

## ASOCIATIVIDAD = ECONOMIA SOLIDARIA

**Puerto de Transferencia-Carga Contenerizada:** Oportunidad de incentivar el emprendimiento en pequeños y medianos agricultores, productores que mediante asociaciones generen producción con valor agregado que pueda ser enviada mediante la infraestructura que ofrece el Puerto de Transferencia en Manta a diferentes mercados internacionales mediante un comercio justo.

## PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA CONTENERIZADA



## VENTAJAS GEOGRAFICAS DEL PUERTO DE MANTA

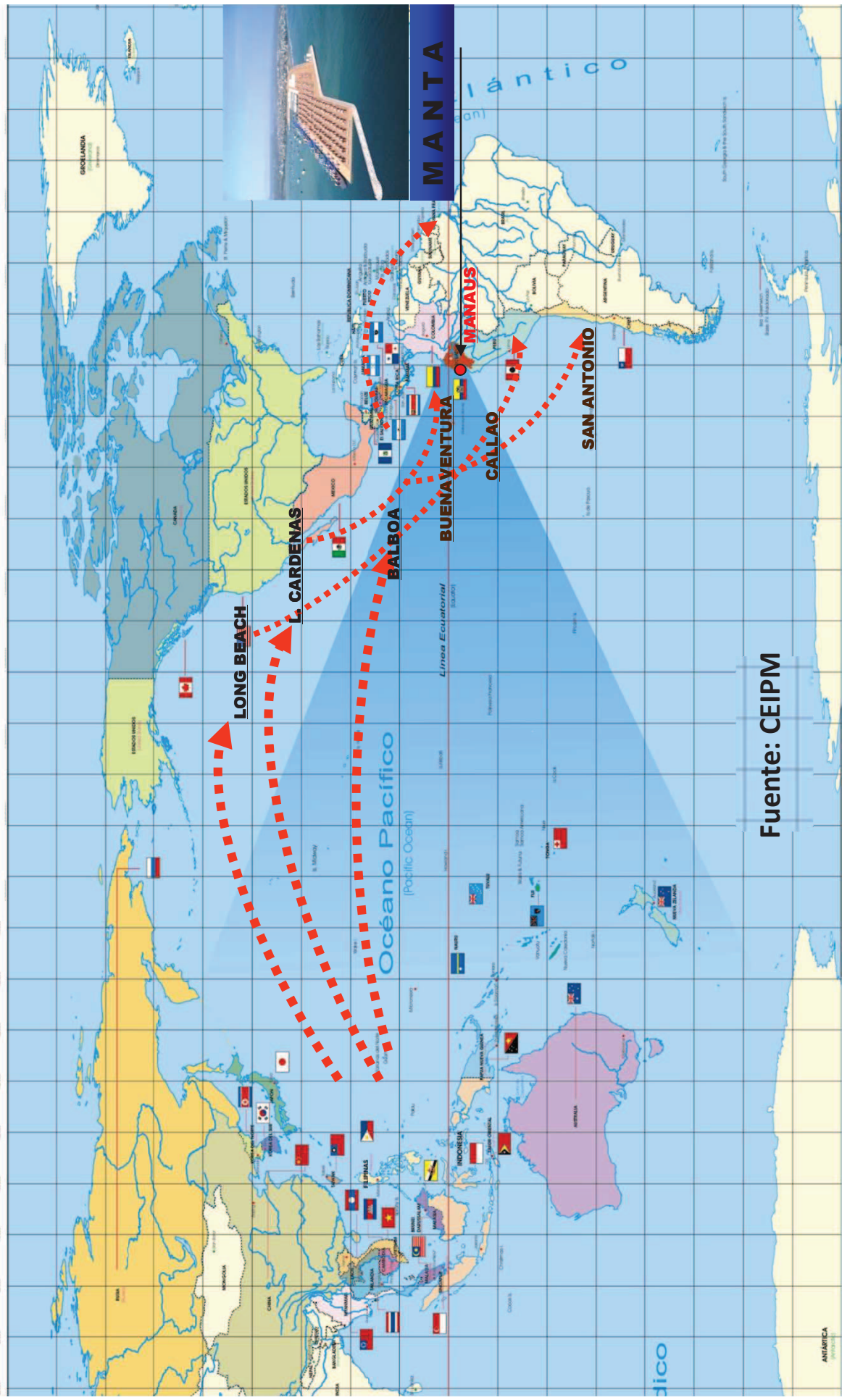


- Puerto abierto al mar sin canales de acceso.
- Calado natural de 12 metros.
- A 25 millas (2 horas) de la ruta marítima internacional
- A 600 millas (48 horas) del canal de Panamá
- Dirección lineal con el Continente Asiático.

AVANZAR

# MANTA

## en la Cuenca del Pacífico *Ecuador at the Pacific Basin*

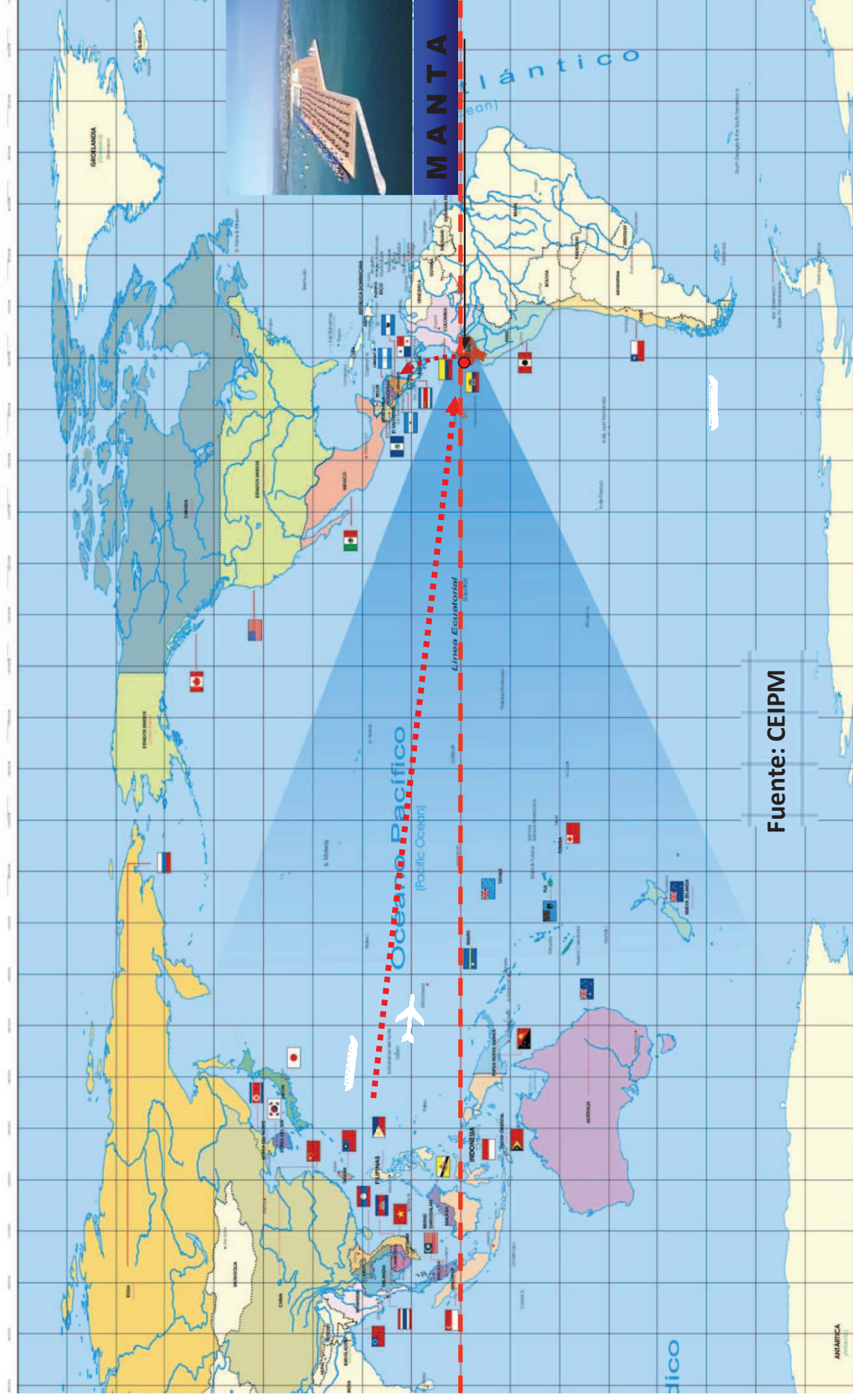


COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL EN LA ACTUALIDAD



# MANTA

## en la Cuenca del Pacífico *Ecuador at the Pacific Basin*



EXCELENTE POSICION GEOESTRATEGICA Y CARACTERISTICAS FISICAS

## CONCEPTOS COMPLEMENTARIOS

**Relaciones Ciudad-Puerto:** Desarrollo del Puerto compatible con la Convivencia Ciudadana.

**Puerto Seco:** Terminal conectada con uno o varios puertos de origen/destino. Su objetivo es captar y concentrar tráficos procedentes del puerto para enviarlos al punto de transferencia donde serán embarcados hacia su destino final.

**Eje Multimodal Manta-Manaos:** Proyecto que busca unir el Atlántico con el Pacífico como una ruta alternativa al Canal de Panamá. Se complementa con la construcción de redes viales , un **puerto de aguas profundas en Manta** y un aeropuerto internacional, capaces y en condiciones de atraer la carga del Asia para ser trasladada hasta Manaos (Brasil)

# Diagnóstico de la viabilidad de modernizar el puerto de Manta como apoyo estratégico para promover la Economía Social y Solidaria

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Objetivos Específicos	Conclusiones	Recomendaciones
<p>1. Analizar las tendencias del Comercio Marítimo actual y su influencia en las transformaciones portuarias.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Tendencias: Aumento tamaño de buques, alianzas y cambios en infraestructura.</li> <li>•Puertos deben prepararse para recibir embarcaciones de gran calado.</li> <li>•Ecuador necesita un puerto nacional de carga /comercio marítimo seguirá creciendo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es necesario ejecutar proyectos que permitan a los puertos transformarse y adaptarse a los requerimientos: muelles mas largos, mayores calados, muelles especializados.</li> </ul>
<p>2. Conocer el Proyecto Puerto de Transferencia y su aporte en la generación de economía social y solidaria.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Proyecto: capacidad de 2 millones de contenedores con posibilidades de ampliación.</li> <li>•Oportunidad de cambiar modelo ecuatoriano: primario-exportador / secundario-terciario-agregador de valor.</li> <li>•En marcha políticas para impulsar la oferta exportable del Ecuador.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivar al sector agrícola (transferencia de ciencia y tecnología) y fomentar la asociatividad que genere producción local de calidad y beneficie el comercio exterior.</li> <li>• Envío de carga a través del puerto de Manta.</li> <li>• Concesión: Financiar la ejecución del proyecto u operatividad del Puerto.</li> </ul>
<p>3. Evaluar las ventajas geográficas del Puerto de Manta y por qué deben ser aprovechadas para la ejecución del Proyecto Puerto de Transferencia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Puerto abierto al mar, sin canales de acceso, calado natural de hasta 18 metros, dirección lineal con Asia.</li> <li>•Ubicado justo en la mitad entre el norte y sur del continente Americano por lo que es un recurso natural estratégico del Ecuador.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ventajas naturales deben ser aprovechadas para evitar la triangulación de la carga lo que encarece el costo final de los productos.</li> <li>• Puertos ecuatorianos deben ser complementarios y manejar diferentes tipos de carga.</li> </ul>