



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

TRABAJO DE TITULACIÓN:

“Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la  
Ciudad de Manta”

ELABORADO POR:

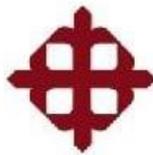
Econ. Luis Alberto Miranda Macías

Previa a la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía  
Empresarial

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

Econ. Uriel Castillo Nazareno, PhD.

Guayaquil, a los 31 días del mes de Marzo del año 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Econ. Luis Alberto Miranda Macías, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial.

Guayaquil, a los 31 días del mes de Marzo del 2017

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN

---

Econ. Uriel Castillo Nazareno, PhD.

REVISORES

---

Max Galarza Hernández, MSc

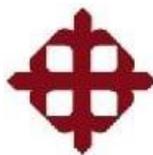
---

Ing. Quim. María Josefina Alcívar Avilés, Mgs.

DIRECTORA DEL PROGRAMA

---

Econ. Teresa Alcívar, PhD.



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

## DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

YO, Econ. Luis Alberto Miranda Macías,

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación “Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad de Manta”, previa a la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial, ha sido desarrollada en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del trabajo de titulación del Grado Académico en mención.

Guayaquil, a los 31 días del mes de Marzo del 2017

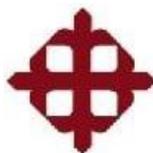
EL AUTOR



Firmado electrónicamente por:  
**LUIS ALBERTO  
MIRANDA  
MACIAS**

---

Econ. Luis Alberto Miranda Macías



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

## AUTORIZACIÓN

YO, Econ. Luis Alberto Miranda Macías

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación de Maestría titulada: “Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad de Manta”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 31 días del mes de Marzo del 2017

EL AUTOR



Firmado electrónicamente por:  
**LUIS ALBERTO  
MIRANDA  
MACIAS**

---

Econ. Luis Alberto Miranda Macías

# REPORTE URKUND

**URKUND** Teresa Alcivar Avilés (maria.alcivar10)

**Documento:** Luis Miranda Macias Trabajo de Tesis firmada.pdf (D110806726)

**Presentado:** 2021-07-27 19:20 (-05:00)

**Presentado por:** Teresa Alcivar Avilés (maria.alcivar10@ucsg.edu.ec)

**Recibido:** maria.alcivar10@analysis.orkund.com

4% de estas 45 páginas, se componen de texto presente en 7 fuentes.

**Lista de fuentes Bloques**

| Categoría                   | Enlace/hombre de archivo  |
|-----------------------------|---|
|                             | <a href="#">TESIS LUIS MIRANDA.pdf</a>  |
|                             | <a href="http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317.7207/1/1/UCSG-PRG-MPEE-67.pdf">http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317.7207/1/1/UCSG-PRG-MPEE-67.pdf</a>                 |
|                             | <a href="http://www.questdemarta.gob.ec/wp-content/uploads/2011/05/tabla_xvifas_cortadas.pdf">http://www.questdemarta.gob.ec/wp-content/uploads/2011/05/tabla_xvifas_cortadas.pdf</a> |
| <b>Fuentes alternativas</b> |   |
|                             | <a href="#">TESIS LUIS MIRANDA.pdf</a>  |

99% #1 Activo Archivo de registro Urkund: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil | TESIS LUIS MIRANDA.pdf 99%

**SISTEMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL TRABAJO DE TITULACIÓN:**  
"Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad de Manta" Previa a la obtención del Grado Académico de Magister en Finanzas y Economía Empresarial. ELABORADO POR: Econ. Luis Alberto Miranda Macias DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN: Econ. Uriel Castillo Nazareno, PhD. Guayaquil, a los 31 días del mes de Marzo del año 2017

**SISTEMA DE POSGRADO**

**CERTIFICACIÓN** Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Econ. Luis Alberto Miranda Macias, como requerimiento parcial para la obtención del

Grado Académico de Magister en Finanzas y Economía Empresarial. Guayaquil, a los 31 días del mes de Marzo del 2017

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN \_\_\_\_\_ Econ.

Uriel Castillo Nazareno, PhD. REVISORES \_\_\_\_\_ Max Galarza Hernández, MSc \_\_\_\_\_ Ing. Quím. María Josefina Alcivar Avilés, Mgs. DIRECTORA DEL PROGRAMA \_\_\_\_\_ Econ.

Teresa Alcivar, PhD.

**SISTEMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL TRABAJO DE TITULACIÓN:**  
"Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad de Manta" Previa a la obtención del Grado Académico de Magister en Finanzas y Economía Empresarial. ELABORADO POR: Econ. Luis Alberto Miranda Macias DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN: Econ. Uriel Castillo Nazareno, PhD. Guayaquil, a los 31 días del mes de Enero del año 2017

**SISTEMA DE POSGRADO**

**CERTIFICACIÓN** Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Econ. Luis Alberto Miranda Macias, como requerimiento parcial para la obtención del

Grado Académico de Magister en Finanzas y Economía Empresarial. Guayaquil, a los 31 días del mes de Enero del 2017

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN \_\_\_\_\_ Econ.

Uriel Castillo Nazareno, PhD. REVISORES \_\_\_\_\_ Max Galarza Hernández, MSc \_\_\_\_\_ Ing. Quím. María Josefina Alcivar Avilés, Mgs. DIRECTORA DEL PROGRAMA \_\_\_\_\_ Econ.

Teresa Alcivar, PhD.

## ÍNDICE

|   |    |
|---|----|
| CAPÍTULO 1.....   | 1  |
| 1.1. Antecedentes: .....  | 1  |
| 1.2. Problema:.....   | 4  |
| 1.3. Delimitación: .....  | 6  |
| 1.4. Formulación del problema.....                                  | 7  |
| 1.5. Justificación.....   | 7  |
| 1.6. Objetivos: .....   | 8  |
| 1.6.1. Objetivo General.....  | 8  |
| 1.6.2. Objetivos específicos: .....                                 | 9  |
| 1.6. Metodología.....   | 9  |
| 1.6.1. Método Analítico: .....                                      | 9  |
| 1.6.2. Método Deductivo .....                                       | 10 |
| 1.6.3. Método Inductivo: .....                                      | 10 |
| 1.6.4. Método Histórico:.....                                       | 10 |
| 1.6.5. Método Hipotético Deductivo .....                            | 10 |
| 1.7. Técnicas e Instrumentos utilizados.....                        | 10 |
| 1.7.1. Técnicas.....  | 10 |
| 1.7.1.1. Observación .....  | 11 |
| 1.7.1.2. Observación Indirecta: .....                               | 11 |
| 1.7.1.3. Encuesta:.....   | 11 |
| 1.7.2. Instrumentos Seleccionados.....                              | 11 |
| 1.8. Población y Muestra .....                                      | 11 |
| 1.8.1. Población .....  | 11 |
| 1.8.2. Muestra.....   | 12 |
| 1.8.2.1. Tamaño de la Muestra. ....                                 | 12 |
| 1.9. Matrices Metodológicas para Objetivos de la Investigación..... | 13 |
| 1.10. Matriz de Operacionalización de variables: .....              | 14 |
| 1.11. Recolección de Información.....                               | 16 |
| 1.12. Proceso de Información.....                                   | 16 |
| 1.13. Recursos Utilizados .....                                     | 16 |

|   |    |
|---|----|
| CAPÍTULO 2. Fundamentos Teóricos. ....  | 18 |
| CAPÍTULO 3. El Desarrollo Económico en el Ecuador y Manta. ....               | 30 |
| 3.1. ¿Qué es Desarrollo Económico? .....                                      | 30 |
| 3.2. ¿Qué es Crecimiento Económico?.....                                      | 31 |
| 3.3. Desarrollo Económico en el Ecuador. ....                                 | 31 |
| 3.4. Desarrollo Económico de la Ciudad Manta.....                             | 33 |
| 3.5. Desarrollo de Autoridad Portuaria de Manta.....                          | 34 |
| CAPÍTULO 4. Industria Portuaria .....   | 36 |
| 4.1. Concepto de Puerto.....  | 36 |
| 4.2. Clasificación de los Puertos .....                                       | 37 |
| 4.2.1. Clasificación funcional .....  | 37 |
| 4.2.2. Clasificación física .....   | 37 |
| 4.2.3. Clasificación por los servicios prestados.....                         | 38 |
| 4.2.3.1. Puertos de primera generación .....                                  | 38 |
| 4.2.3.2. Puertos de segunda generación .....                                  | 38 |
| 4.2.3.3. Puertos de tercera generación .....                                  | 39 |
| 4.3. Puertos Estatales en los últimos Cinco años.....                         | 39 |
| 4.3.1. El Puerto de Guayaquil. ....   | 40 |
| 4.3.2. El Puerto de Esmeraldas. ....  | 41 |
| 4.3.3. Puerto Bolívar .....   | 42 |
| 4.4. El Puerto de Manta en los últimos Cinco años.....                        | 43 |
| 4.4.1. Servicios que se realizan en las instalaciones del Puerto de Manta.... | 44 |
| 4.4.1.1. Servicio de practicaje y pilotaje .....                              | 46 |
| 4.4.1.2. Servicio de Remolcadores.....  | 46 |
| 4.4.1.3. Servicio de amarradores y uso de facilidades de acceso .....         | 46 |
| 4.4.1.4. Uso del muelle del Puerto de Manta. ....                             | 47 |
| 4.4.1.5. Promedios del Puerto de Manta.....                                   | 47 |
| 4.4.1.6. Infraestructura para vehículos en el Puerto. ....                    | 47 |
| 4.4.1.7. Servicios del Puerto para manejo de gráneles.....                    | 48 |
| 4.4.2. Tarifas Vigentes del Puerto.....                                       | 48 |
| 4.4.3. Carga Movilizada en el Puerto de Manta. ....                           | 50 |
| 4.4.4. Tipo de Carga Movilizada en el Puerto de Manta. ....                   | 60 |
| 4.5. Causas y Consecuencias del Puerto.....                                   | 70 |

|   |     |
|---|-----|
| 4.5.1. Causas del Puerto de Manta.....  | 70  |
| 4.5.2. Consecuencias del Puerto.....  | 70  |
| CAPÍTULO 5. Aporte del Puerto al Desarrollo Económico y Financiero de Manta.....            | 71  |
| 5.1. Impacto del Puerto de Manta en el desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad. .... | 71  |
| 5.1.1. Datos de Operación del Puerto.....   | 72  |
| 5.2. Concesión del Puerto de Manta.....   | 74  |
| 5.3. Volumen esperado por la concesión en toneladas. ....                                   | 76  |
| 5.4. Ingresos esperados por la concesión del Puerto. ....                                   | 82  |
| 5.4. Análisis de Datos Obtenidos e Interpretación. ....                                     | 87  |
| 5.4.1. Resultados de las Encuestas. ....  | 87  |
| 6. Conclusiones y Recomendaciones. ....   | 101 |
| 6.1. Conclusiones. ....   | 101 |
| 6.2. Recomendaciones.....   | 107 |
| BIBLIOGRAFÍA .....  | 109 |
| ANEXOS. ....  | 115 |

## **RESUMEN**

El Trabajo de Investigación enfocado a verificar el Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de Manta muestra como la ciudad se ha visto beneficiado por tener un Puerto que actualmente se conoce que el administrador de Autoridad Portuaria de Manta se ha convertido en un puerto operador, siendo él el que construye la infraestructura, proporcional las instalaciones y equipos y a la vez explota y presta los servicios requeridos, en caso de contar con capacidad subcontrata a plazo las diferentes actividades. El Puerto de Manta está destinado a ser el que facilitara la participación del Ecuador en el nuevo ordenamiento mundial, su ubicación privilegiada, aguas profundas, puerto abierto al mar, se convierte en una solución de vida ilimitada.

En el contexto comercial de lo que es Manta y la Importancia del Puerto para la región es que esta investigación mantiene como objetivo principal es de analizar el impacto socio económico y la influencia que el Puerto de Manta genera en la sociedad, mediante una serie de procesos de estudios, análisis, entrevista y presentación de resultados.

# **CAPÍTULO 1.**

## **1.1. Antecedentes:**

El comercio mundial se mantiene en constante crecimiento económico a pesar de la crisis y en su mayor efecto en el 2008, cuyo crecimiento es dado por el servicio de millones de embarcaciones que conforman el transporte marítimo internacional y el crecimiento de nuevas economías hacen que este servicio marítimo sea increíblemente notable. Más del 80% de los productos comercializados a nivel mundial entre los continentes se los hace por la vía acuática (Revista Transporte Marítimo de la UNCTAD).

Los puertos constituyen un factor fundamental en la dinámica de los mercados y del comercio a nivel local, regional y nacional, en Ecuador la mayor parte de las exportaciones y más de importaciones se las realiza bajo esta vía. Aunque este tipo de negocio acarrea un alto grado de complejidad, por la estructura descentralizada y heterogénea, a la par de muchos servicios que se deben de ofrecer, mencionando:

- Servicios al buque, que se relaciona a todos los servicios que requiere el buque al llegar al puerto, amarre, desamarre, avituallamiento, remolque, de estiba, carga y descarga.
- Servicios de patio, es lo relacionado al manejo de la carga desde el buque hasta su almacenamiento en patios, trasbordo y maniobra de la carga.

Toso estos servicios y más forman parte de una cadena de logística, para la cual es de vital importancia contar con la infraestructura, instalaciones, equipos y

servicios que puedan cumplir con los requerimientos de los importadores, no está demás mencionar la capacidad operativa y ventajas comparativas del puerto, todo esto permite lograr una efectiva integración de la cadena de valor en los puertos.

Actualmente el sistema portuario ecuatoriano, bajo su política de modernización del Estado, se mantiene desarrollando procesos de delegación y prestación de los servicios portuarios a empresas privadas, siendo la única modalidad la concesión, siendo ésta una tendencia a nivel internacional y en la evolución del transporte marítimo, con objetivos de impulsar, desarrollar, y optimizar los servicios y utilización eficiente de toda la infraestructura portuaria, hasta la actualidad el único puerto que ha mantenido este proceso es el de Guayaquil, desarrollando sus capacidades, operatividad y aumentando el nivel de carga, muy por encima de los otros puertos estatales, el puerto de Manta, mantuvo una concesión la cual fue fallida en pocos años, buscando nuevos socios estratégicos en la actualidad.

Este puerto junto con su administrador Autoridad Portuaria de Manta se convierte en un puerto operador, siendo él el que construye la infraestructura, proporcional las instalaciones y equipos y a la vez explota y presta los servicios requeridos, en caso de contar con capacidad subcontrata a plazo las diferentes actividades. El Puerto de Manta está destinada a ser el que facilitara la participación del Ecuador en el nuevo ordenamiento mundial, su ubicación privilegiada, aguas profundas, puerto abierto al mar, se convierte en una solución de vida ilimitada (Marinetto, 2010).

En éste Puerto actúa un sin número de agentes que prestan sus servicios portuarios y no portuarios, pudiendo ser empresas y organizaciones, públicas y privadas, las cuales se presentan como competidores y otras como complementarias para un mismo cliente, toda esta interrelación constituye una comunidad portuaria, por lo que todas las actividades relacionadas con la llegada de mercaderías y barcos estarían incluidas a la comunidad. Todas estas empresas ayudan a mantener en la ciudad un dinamismo económico único, manejandodiariamente un fuerte comercio entre ellas, y contribuyendo al desarrollo de la población a través de sus miles de trabajadores.

La mayor actividad comercial que se realiza en Manta es en sector pesquero, pudiendo ser estos artesanales, semi-industriales e industriales, cuyo propósito es vender a las diferentes empresas enlatadoras que se encuentran en la ciudad, pero que para descarga y movilización de la materia prima la deben de realizar a través de los muelles del puerto de Manta, generando otros servicios.

Las empresas enlatadoras y de conservas tienen entre sus filas a miles de personas empleadas para el trato de las materia prima, en especial a mujeres por el buen trato y poco desperdicio generado en la limpieza de atunes, otros trabajadores dependientes son de las distintas empresas que prestan los diferentes servicios y venta de materiales y artículos, siendo estos dentro y fuera de puertos (operadores portuarios, agentes navieros, ferreterías, avituallamiento, mantenimientos varios, entre otros), recordando que por el ingreso a puerto suente administrador Autoridad Portuaria cobra pequeñas tarifas a la par del mercado, y otro sector igual de importante es el independiente, el que es manejado

por una persona y que aunque no cuenta con un número elevado de colaboradores, si maneja un número elevado de capital e inversión.

En el contexto comercial de lo que es Manta y la Importancia del Puerto para la región es que esta investigación mantiene como objetivo principal es de analizar el impacto socio económico y la influencia que el Puerto de Manta genera en la sociedad, mediante una serie de procesos de estudios, análisis, entrevista y presentación de resultados.

## **1.2. Problema:**

El Puerto de la ciudad de Manta que actualmente forma parte del sistema de Puertos Internacionales que tiene el Ecuador, ha sido un importante eje en el desarrollo de la Ciudad, prestando servicios para las distintas embarcaciones; así como servir de centro de distribución turística, recibiendo crecidos con considerable número de pasajeros. Mediante la Autoridad Portuaria de Manta se realizan trabajos importantes en la atención de la mercadería, así como de la pescatario Nacional e Internacional, y se desempeña también en atender las embarcaciones con toneladas de todo tipo de gránulos, distinguiéndose de esta manera como único Puerto Multipropósito del Ecuador.

Es importante señalar que el Puerto de la ciudad de Manta tiene determinadas ventajas que no son aprovechadas al 100% por falta de conocimiento y promoción del Puerto, así como por discrepancias existentes entre sectores sociales y políticos. Una de las ventajas con respecto a los demás puertos del país es tener acceso a mar abierto a una distancia de 25 millas de la ruta

Internacional; además el Puerto se encuentra a 24 horas aproximadamente del Canal de Panamá. En el presente estudio se informa de esta y otras características del Puerto tales como su calado natural de 12 metros de profundidad que ayuda al ingreso de embarcaciones con importantes cargas al área de muelle internacional. (Castillo, 2015).

Siendo el Sector Portuario uno de los de mayor crecimiento y rentabilidad no solo en Manta sino en el país, podría permitir tener un mayor desarrollo empresarial, mas sin embargo el problema radica en la falta de un mejor desempeño laboral garantice el desarrollo continuo a nivel de empresas del territorio, es porque hasta finales del año 2016 Manta no contaba con una Concesión que le permitiese tener una mayor capacidad comercial, competitividad y logística que inviten la llegada de nuevas embarcaciones y nuevas cargas.

A pesar de que en los actuales momentos el Puerto de Manta ha iniciado un nuevo sistema y proceso de Concesión, mismo que se encuentra en transición, es notorio el problema del bajo tránsito de las Importancia, exportaciones e Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la ciudad. Por lo que mediante el presente trabajo se presenta información sustancial que permiten darle seguridad al inversionista y ciudadano común acerca del potencial del Puerto y su influencia en el aspecto económico y financiero, de esta manera generar confianza para que exista un mayor atractivo de inversión y posesionas a la ciudad como el puerto más importante del país.

Mediante el contexto surge la siguiente pregunta, la que será respondida mediante la realización de la investigación del trabajo de titulación: ¿Cuál es el impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad de Manta?

### **1.3. Delimitación:**

**Campo.-** Económico

**Área.-** Portuaria

**Aspecto.-** Económico Financiero.

**Tema.-** “Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad de Manta”

**Delimitación espacial.-** El trabajo de Titulación se realizó en la ciudad de Manta, tomando en cuenta el Sector Portuario del Cantón; así como, el sector Económico y Financiero.

**Delimitación temporal.-** El trabajo realizado se desarrolló tomando en cuenta los cinco últimos años, a partir del 2011, justificando los años comprendidos desde el 2011 hasta el 2015 por motivo de aprobación del tema e inicio de la realización del trabajo a partir del año 2015.

#### **1.4. Formulación del problema:**

¿Cómo ha impactado el Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad de Manta?

#### **1.5. Justificación**

El trabajo de titulación se justifica porque el Puerto de la ciudad de Manta desde su creación en el año 1966 ha sido fundamental para el crecimiento y desarrollo de la ciudad; además se sabe que el Puerto de Manta es abierto y con profundidad que está presente de forma natural, lo que permite la llegada de embarcaciones Internacionales que manejan grandes cargas. El puerto está a tan solo 25 millas de la conocida ruta Internacional, teniendo un elemento adicional a la conocida importancia de la transportación marítima del país. (El Diario, 2010).

El presente estudio es justificable porque muestra la importancia del Puerto de Manta donde llegan distintas embarcaciones, sobresaliendo las de pesca; la misma que aporta con el 7% del PIB. Por tales motivos el Puerto de la ciudad de Manta es considerado el principal Puerto pesquero del Ecuador, conociendo que hay un aproximado de 300 barcos industriales, los cuales poseen capacidad promedio para 2.000 Toneladas, Manta posee también 3.000 embarcaciones artesanales. (El Costanero, 2012).

Está a la vista del ciudadano mantense y ecuatoriano que el Puerto de la ciudad es muy importante, conociendo de la necesidad mundial de acceder al transporte por vía marítima y que la mayor parte de bienes ya sean importados o

exportados se transportan gracias al medio acuático. Pero desconoce de cifras que sustenten cuán importante es el Puerto y el presente trabajo de titulación da acceso a que todos conozcan datos con los que las personas en general podrán cuantificar la importancia de este sector y la influencia que tienen en el Desarrollo Económico y Financiero de Manta.

Por lo antes expuesto, el presente trabajo de titulación muestra su importancia en justificar la investigación que mostrará el Impacto del Puerto en el desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad, sirviendo de fuente real y verídica de datos para empresarios y ciudadanos en general que deseen invertir en la ciudad, ya que la investigación cuantifica los ingresos por servicios que se realizan en el Puerto; así como cifras de carga y descarga, además del aporte a la economía de la ciudad, lo que permitirá ver la relevancia del Sector Portuario y del Puerto en Manta y de esta manera presentar conclusión y recomendaciones propias que darán luces a nuevas oportunidades de negocios y competitividad a nuestros comerciantes y empresarios.

## **1.6. Objetivos:**

### **1.6.1. Objetivo General:**

Analizar el Impacto Económico y Financiero de las Operaciones Portuarias de la ciudad de Manta para dar una orientación crítica a los empresarios.

### **1.6.2. Objetivos específicos:**

1. Evaluar la evolución socio-económica del Puerto de Manta en los últimos cinco años, dando una visión holística de lo económico y financiero a los futuros inversionistas.
2. Determinar los servicios del Puerto de Manta y su desarrollo en los últimos cinco años, para información de empresarios y ciudadanos en general interesados en invertir en el mismo.
3. Analizar la pertinencia operativa del Puerto de Manta para los usuarios, con el fin de verificar fallas en la logística del Puerto y corregir continuamente errores.

### **1.6. Metodología.**

La metodología que se utilizó en el trabajo de titulación consistió en el uso de métodos cualitativos y cuantitativos; además de técnicas e instrumentos que fueron necesarios para cumplir con éxito las metas propuestas de la investigación. A continuación se presentan los métodos utilizados:

#### **1.6.1. Método Analítico:**

Este método se aplicó durante todo el proceso de la investigación, ya que se analizó a los usuarios sus características principales del Puerto de Manta, y así se fue conociendo el esquema estructural del trabajo de investigación.

### **1.6.2. Método Deductivo:**

Se procedió durante la investigación de lo universal a lo particular; es decir, de temas generales a temas específicos o particulares, enfocados al trabajo de titulación.

### **1.6.3. Método Inductivo:**

Este método se utilizó porque fue necesario tener premisas particulares o específicas y de esta manera obtener conclusiones generales de la investigación.

### **1.6.4. Método Histórico:**

En el trabajo de titulación se utilizó el método histórico ya que se estudió la evolución de los servicios portuarios y datos de años anteriores del Puerto de Manta, mismos que permitieron desarrollar conclusiones y recomendaciones del trabajo realizado.

### **1.6.5. Método Hipotético Deductivo**

Se aplicó durante el transcurso de la investigación, aportara a la valoración de la situación portuaria y de sus usuarios.

## **1.7. Técnicas e Instrumentos utilizados.**

### **1.7.1. Técnicas**

Las técnicas usadas durante el trabajo de titulación constituyeron un conjunto de mecanismos que permitieron recolectar datos para llegar a tener conclusiones óptimas de la investigación; estas técnicas fueron:

### **1.7.1.1. Observación:**

Técnica que será utilizado fuera y dentro de las instalaciones portuarias para reunir los requisitos más confiables para la investigación.

### **1.7.1.2. Observación Indirecta:**

Esta técnica está basada en la revisión de libros, se basa en la revisión y aglomerar de mayores datos para una mayor contribución de información.

### **1.7.1.3. Encuesta:**

Este proceso se la realizó para conocer estados de opinión o hechos específicos de un grupo de personas (muestra), fue cubierta por preguntas cerradas, dirigido específicamente a los usuarios del puerto y fue aplicada la fecha comprendida entre el 07 al 11 de Marzo del año 2016

## **1.7.2. Instrumentos Seleccionados**

El trabajo realizado utilizó Instrumentos específicos y necesarios para optimizar la investigación como el Cuestionario que se aplicó al realizar las encuestas con preguntas cerradas.

## **1.8. Población y Muestra.**

### **1.8.1. Población.**

La investigación realizada tiene población de 250000 personas relacionadas con el Puerto de la Ciudad de Manta. (INEC, 2010).

## 1.8.2. Muestra.

En la realización del Trabajo se mantuvo el uso de una muestra Probabilística estratificada.

### 1.8.2.1. Tamaño de la Muestra.

La población de la ciudad de Manta es de 250000 según el INEC (2010) personas aproximadamente de los cuales para la investigación se trabajara con una muestra de 383 personas, misma que fue calculada al utilizarse la siguiente formula:

$$n = \frac{N\sigma^2Z^2}{(N - 1)e^2 + \sigma^2Z^2}$$

Donde:

n = el tamaño de la muestra.

N = tamaño de la población.

$\sigma$  = Desviación estándar de la población que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor constante de 0,5.

Z = Valor obtenido mediante niveles de confianza. Es un valor constante que, si no se tiene su valor, se lo toma en relación al 95% de confianza equivale a 1,96 (como más usual) o en relación al 99% de confianza equivale 2,58, valor que queda a criterio del investigador.

e = Límite aceptable de error muestral que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor que varía entre el 1% (0,01) y 9% (0,09), valor que queda a criterio del encuestador.

$$n = \frac{(250000)(0.5)^2(1.96)^2}{(250000 - 1)(0.05)^2 + (0.5)^2(1.96)^2}$$

La muestra de la población para el trabajo de investigación será de 383 personas.

|   |      |
|---|------|
| Z | 1,96 |
| P | 0,50 |
| Q | 0,50 |
| E | 0,05 |
| N | 383  |

El ejercicio nos llevó a obtener una muestra de 383 personas relacionadas con el Puerto de la ciudad de Manta. La Encuesta se realizó en la fecha comprendida entre el 07 al 11 de Marzo del año 2016, aplicada de manera aleatoria mediante muestreo indicado anteriormente; es decir, Probabilístico Estratificado.

### 1.9. Matrices Metodológicas para Objetivos de la Investigación.

Objetivo Específico: Indagar la evolución socio-económica del Puerto de Manta en los últimos diez años.

**Tabla 1**

| <b>Variable</b>                             | <b>Fuente</b>                             | <b>Procedimiento de Recolección</b> | <b>Estrategia de Análisis</b>          |
|---|---|-------------------------------------|--|
| Recaudaciones Tickets de ingresos vendidos. | Autoridad portuaria de Manta.             | Observación documental.             | Análisis de Tendencias del mercado.    |
| Ingreso de Buques pesqueros                 | Autoridad portuaria de Manta              | Observación documental              | Análisis comparativos y de frecuencias |
| Proyectos realizados en Puerto              | Ministerio de transporte y obras públicas | Observación documental              | Análisis sistemático histórico         |

Objetivo Específico: Determinar los servicios del Puerto de Manta y su desarrollo en los últimos tres años

**Tabla 2**

| <b>Variable</b>                       | <b>Fuente</b>                | <b>Procedimiento de Recolección</b> | <b>Estrategia de Análisis</b> |
|---------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| Comodidad<br>Precio de los servicios  | Muestra de Usuarios          | Observación documental              | Análisis de casos             |
| Tiempo de realización de servicios    | Muestra de Usuarios          | Observación documental              | Análisis de casos anteriores  |
| Número de buques acoderados en Puerto | Autoridad Portuaria de Manta | Observación documental              | Relación con años anteriores. |

Objetivo Específico: Analizar el impacto económico y financiero de las operaciones portuarias en los usuarios.

**Tabla 3**

| <b>Variable</b>                                 | <b>Fuente</b>                | <b>Procedimiento de Recolección</b> | <b>Estrategia de Análisis</b>                         |
|---|------------------------------|-------------------------------------|---|
| Nivel de renta                                  | Muestra de Usuarios          | Encuesta muestral                   | Análisis de procesamiento.                            |
| Recaudaciones en Puerto                         | Autoridad Portuaria de Manta | Observación documental              | Verificación de la Evolución de desarrollo Económico. |
| Comodidad de vestimenta<br>Tipo de Movilización | Usuarios de Puerto           | Observación documental              | Análisis de evolución de desarrollo de las personas.  |

### **1.10. Matriz de Operacionalización de variables:**

Definiendo lo que es operacionalizar las variables a investigar, de manera necesaria para entender las mismas que son parte del trabajo de titulación.

Según Palella y Pestana (2004, pág., 66) la definición precisa para operacionalizar es que pretende determinar elementos y datos que están de forma empírica y que manifiesten el hecho que se está dando cuestión. Asimismo se define la variable en términos referentes a las acciones que son necesarias para medirlas.

En la siguiente tabla se presenta la matriz de Operacionalización de la variable Independiente de acuerdo a la investigación realizada del trabajo de titulación “Impacto del Puerto en el desarrollo económico y financiero de la ciudad de Manta”

**Tabla 4**

*Variable Independiente: El Puerto*

| CONCEPTUALIZACIÓN  | DIMENSIONES                          | SUB DIMENSIONES         | INDICADORES                     | FUENTES                       | INSTRUMENTOS  |
|--|--------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------------------------|---|
| Es el que comprende aspectos de origen marítimo y terrestre, ya sea que este de forma natural o sea de manera artificial, además posee instalaciones que son fijas, estas dependen de su condición física. | Puertos nacionales e Internacionales | Puerto estatal de Manta | Crecimiento del Puerto y ciudad | Autoridad Portuaria de Manta. | Página web Autoridad Portuaria de Manta Encuestas realizadas. |

En la tabla siguiente se detalla la Matriz de Operacionalización de la Variable Dependiente del trabajo de investigación.

**Tabla 5**

*Variable Dependiente: Desarrollo económico y financiero*

| CONCEPTUALIZACIÓN   | DIMENSIONES                                    | SUB DIMENSIONES                    | INDICADORES        | FUENTES        | INSTRUMENTOS  |
|---|--|------------------------------------|--------------------|----------------|---|
| Es verificar los hechos históricos que ha vivido cada sociedad y que la misma ha dependido de la época, por motivo de poseer su identificación del concepto Desarrollo. | Crecimiento sostenido del PIB de una economía. | Crecimiento de ciudades y empresas | PIB PIB per cápita | BCE CEPAL INEC | Paginas Web BCE. CEPAL. INEC. Encuestas realizadas. |

### **1.11. Recolección de Información.**

La información que se recolectó para el trabajo de Titulación fue realizada mediante la Investigación de Campo; asimismo fue importante el trabajo que se realizó en oficina con el fin de finalizar el presente estudio.

### **1.12. Proceso de Información.**

El procesamiento de la información del trabajo de Titulación se realizó en oficina una vez obtenido los datos ya sea del trabajo de campo realizado u oficina se prosiguió a la tabulación del mismo. Fueron importantes del programas de Microsoft tales como: Word, además de Excel, y también de Power Point.

### **1.13. Recursos Utilizados**

#### **Recursos Humanos.**

Tutor del Trabajo.

Econ. Uriel Castillo Nazareno, PhD.

Investigador.

Econ. Luis Alberto Miranda Macías

#### **Personas Investigadas.**

Se investigó a personas del Puerto de la ciudad de Manta. Así como a personas relacionadas con el Sector Financiero-Económico del Cantón.

#### **Recursos Materiales Utilizados.**

- Hojas y todo tipo de materiales de oficina.

- Libros y todo tipo de textos enfocados en el tema del trabajo de titulación.
- Suministros de oficina
- Anillados y encuadernación
- Fotocopias
- Diccionarios

#### **Recursos Tecnológicos Utilizados.**

- Cámara fotográfica
- Computadora estática y portátil
- Internet masivo
- Pen drive
- Grabadora, filmadora.

#### **Recursos Económicos.**

Se utilizó un total de \$950,50 con el fin de cumplir con el trabajo de titulación.

## **CAPÍTULO 2. Fundamentos Teóricos.**

El transporte marítimo es un mecanismo totalmente globalizado, es el motor de desarrollo de la economía mundial, el 80% de las mercancías del mundo se mueven a través de este medio de transporte, además que gran parte de la materia prima solo puede ser transportada de esta manera, el otro medio de transporte es el aéreo pero por condiciones de capacidad y costos no se contempla como un medio de transporte en desarrollo. La actividad y negocio marítimo, es de gran importancia como generador de empleo debido a la diversificación de los sectores involucrados, comercio exterior, importaciones, seguros, consignatarios, agentes de aduanas, abogados, ámbito logístico, empresas navieras, puertos, estibadores, entre otros.

El agenciamiento portuario se define como la atención en puerto que prestan las agencias a los dueños u operadores de barcos, conocidos como armadores, sus capitanes y tripulaciones, ellas actúan en representación del armador ante distintas autoridades y entregan servicios administrativos, como recepción y despacho de naves, salvaguardando y protegiendo los intereses económicos y legales de sus clientes, y guiándolos respecto a las regulaciones locales (Negocios Globales, 2010).

En la última década el comercio internacional marítimo ha evolucionado, desarrollando nuevas infraestructuras, tecnologías, y las rutas han motivado a la contenerización de la carga, esta modalidad de transporte es el más económico de todos, los puertos y trabajadores son los primeros proveedores de servicios para el comercio, aproximadamente el 90% de la mercancía del planeta se mueven por

agua, realizando recorridos más extensos, naves mayores y una reducción considerable de los costos, produciendo economías a escala (Carguaitongo, 2011).

Lamentablemente el Ecuador y su infraestructura no se ha articulado a las rutas interoceánicas, ya que estas embarcaciones son de mayores generaciones a las que recién en los puertos marítimos, y aunque llegan no alcanzan a atracar al puerto de Guayaquil con su capacidad máxima, debiendo ser castigados, e ingresando con media capacidad, y no es por estar mal preparado operativamente, sino más bien por su capacidad comparativa frente a otros puertos de la región.

Aproximadamente existen más de 600 terminales de contenedores en el mundo. De los cuales los primeros 100 mueven alrededor de 390 millones de TEUS al año, con estos números superficiales motivan a la industria marítima a conseguir unidades de transporte más eficientes posibles, y con la mayor capacidad de carga que sea posible, con el fin de aumentar el rendimiento económico, disminuir la energía consumida por unidad de carga, puntualizando la restricción de canal de Panamá, para darle cabida a los buques de nueva generación, generando economías a escala en las empresas dedicadas a estos servicios de transportación.

Por allá en los años 1700 la comunidad de Manta paso de vender agua, pescado y leña a los navíos de paso, e iniciaron una vida de puerto de embarque y desembarque, empezando por los pescadores, aunque en el gobierno del primer presidente constitucional del Ecuador, Juan José Flores, mantuvo a Manta como puerto menor, cerrando todas las radas, caletas y desembarques en la provincia,

excepto la de Bahía de Caraúes ya que las operaciones que se realizaban era influyente en el auge de sembrío y en la exportación del cacao que se producía en la zona norte de la provincia, y en 1830 la Asamblea constituyente decreta la habilitación del Puerto de Manta autorizando el movimiento y exportación de víveres, aunque se mantenía como puerto menor, y las exportaciones de Manabí debían de realizarse por el puerto de Guayaquil y con la respectiva autorización del Gobernador, proceso engorroso y de alto costos para los pequeños productores de la región. (Joniaux 2004).

Bajo la constituyente de Ambato, el 12 de agosto de 1835 se introduce el proyecto que daría la habilitación posterior para Manta y Bahía de Caráquez para la importación y exportación de toda clase de mercaderías. Y finalmente, después de dos años el presidente Vicente Rocafuerte declaró a Manta como Primer Puerto Marítimo del Ecuador, destacando la fuerza y gestiones de los representantes manabitas en la cámara legislativa nacional. (APM, 2011).

Luego se creó reformas importantes en las divisiones territoriales, naciendo entre otras la parroquia Manta, en ese tiempo aun pertenecía a la jurisdicción del cantón Montecristi. Desde ese entonces se crea un auge en el desarrollo portuario de Manta, en 1955 se conforma la Junta de Instituciones de Manta, que integraba a todos los sectores sociales, y en 1956 mediante decreto se crea el comité de Obras Portuarias. (Sánchez 2010).

Los dos organismos que gestionan ante el Gobierno Nacional que se promueva en Washington el concurso Internacional para los estudios de las Obras

Portuarias de Manta, teniendo una primera licitación desierta, pero que tras solicitud del pueblo a convocar a una segunda licitación de forma inmediata mediante un histórico paro cívico, y a éste uniéndose los otros 13 cantones, peleando por el desarrollo de toda una región, se realiza el 20 de febrero del 1959 cuando el Dr. Camilo Pone, Presidente de la Republica, firma en los bajos del municipio de Manta el contrato con la compañía SIMAR, misma que ejecutaría las obras en el plazo de tres años, extendiéndose en su ejecución a 8 años. Tiempo que fue muy bien aprovechado, creándose el primer directorio de Autoridad Portuaria de Manta, con el Sr. Carlos Polit Ortiz como Presidente fundador. (Sánchez 2010).

Y, es en 1968 se realiza la recepción e inauguración del primer muelle de aguas profundas con 200 metros de longitud, acoderándose a los muelles de Manta el primer buque de bandera colombiana “Ciudad de Buenaventura”, inaugurando así los nuevos servicios portuarios de la ciudad. Posteriormente Autoridad Portuaria de Manta y el Puerto de Aguas Profundas, encamino proyectos de desarrollo de toda la región, en 1997 se preparó el proyecto de construcción del Malecón Escénico, obra de desarrollo turístico de la ciudad con fondos propios de APM, así también la construcción de la vía circunvalación que permite el empate de vías sustanciales para el comercio, y de la Vía Puerto Aeropuerto, en conjunto a otras entidades gubernamentales, de gran ayuda para movilidad de la urbe y conexión entre la terminal marítima y aérea (APM, 2011).

En tan sólo 6 años, de 1966 a 1972 se demostró tal fuerza de empuje hacia el progreso, logrando grandes avances para el bienestar de la ciudad y de la

región, como el puerto del Ecuador. Toda la carga pesada para el oleoducto transecuatoriano, para la refinería de Esmeraldas, la dotación de armas y aviones para las fuerzas armadas, pasó por el puerto de Manta, incluso realizó préstamos para la construcción el puerto de Esmeraldas (Sánchez 2010).

Con el afán de mejorar los servicios e ingresos para el Estado, el Puerto de Manta, puertos internacionales, es concesionado en noviembre del 2006 a la compañía TIDE, asumiendo la administración en junio del 2007, pero bajo análisis y estudios se evidencia el incumplimiento al contrato, solicitando la administración y abandono de las instalaciones portuarias, a inicios del 2009, por lo que APM interviene en la concesión, adoptando nuevamente la administración y operatividad del puerto.

Sin duda alguna la ejecución del Puerto de transferencia Internacional de Carga es el mayor proyecto esperado para esta entidad, ya que también será el detonador de otros megaproyectos que han sido nombrados, socializados y esperados por toda la región, Aeropuerto Intercontinental, Ruta Manta – Manaus que desencadena una gran expectativa a todas las regiones ubicadas a lo largo de esta nueva vía de transporte pesado, desde la costa hasta la amazonia, y Refinería del Pacífico, siendo este último el único proyecto que ha demostrado avances. (Mera 2010, pág. 4 -5).

El sistema logístico Portuario Nacional se encuentra encaminados a los 4 puertos estatales, todos hasta ahora multipropósitos, pero que sin embargo el gobierno Nacional ha determinado bajo normativas modernizar las terminales

mediante la iniciativa de Plan Estratégico de Movilidad y Transporte (PEM) diseñado por la empresa española Ineco, para el periodo del 2013 al 2037, con el fin de incrementar la carga hasta 150 millones de toneladas métricas, actualmente solo se mueven 50 millones de toneladas, en el que sostiene que el Puerto Bolívar solo se dedicara a la transportación de frutas ya que el 80% de la producción bananera de exportación se moviliza por este puerto. (CAMA E 2015).

El de Esmeraldas entraría a un proceso de ampliación de infraestructura y calado para la transportación de petróleo y sus derivados, y también la transportación de vehículos. Para el puerto de Guayaquil, que maneja el mayor nivel de toneladas TEUs al año será necesaria su reubicación por sus limitantes en golfo y el bajo calado existente, moviéndose a las zonas de Posorja y Chanduy, y la infraestructura en Guayaquil será utilizada para turismo y cabotaje; y, el Puerto de Manta se deberá de readecuar de manera urgente, incrementando sus capacidades y calado de 12 a 15 metros, pero que por sus ventajas comparativas será único puerto que se mantendrá como Puerto Multipropósito de Aguas Profundas. (CAMA E 2015).

Actualmente el gobierno sigue trabajando en algunas de las puntualizaciones mencionadas en el párrafo anterior, y que se encuentran orientados principalmente al reordenamiento portuario, donde involucra estratégicamente la visión del gobierno nacional que en coordinación con Autoridad Portuaria de Manta es volver a concesionar los muelles y espacios internacionales del Puerto, con la finalidad de que este nuevo contrato amplíe y

actualice las instalaciones portuarias, mismo que será de la mano junto con el gobierno central. (Carguaitongo, 2011).

La situación anterior no es mala pese a la experiencia pasada, es el momento de aprender de estas experiencias y no volver a repetir los errores, y solicitar asesoría experta y lineamientos básicos necesarios de comercio internacional y logístico, acompañado de una seguridad jurídica técnica que impulse el tan anhelado puerto. Recordemos que el 80% de los grandes puertos en el mundo están concesionados por compañías privadas, y que todos nuestros puertos vecinos son competidores a nivel regional. (Cantos, 2011).

Claro que todo esto deberá estar acompañado de un auge explosivo económico de nuestro país, en todos los sectores, con el fin de incrementar las importaciones y aún más las exportaciones, para así estar a la par y ser tan competitivos como los otros países, y mejorar significativamente nuestra balanza de servicios, misma que siempre ha sido negativa.

Con el afán de mantener la iniciativa de modernización de las instituciones de Estado y de la iniciativa de Plan Estratégico de Movilidad y Transporte (PEM), la Subsecretaría de Puertos y transporte Marítimo y Fluvial SPTMF resolvió aprobar las normas que regulan los servicios portuario en el Ecuador (SPTMF, 2013), el cual manifiesta y define todos los servicios que pueden dar las portuarias estatales del país. Sin embargo se pueden describir las más realizadas por el Puerto de Manta según su destino.

La política públicas común entre los países latinoamericanos es la modernización del sector portuario, descentralizando las instituciones que gobiernan los puertos, incorporando capital y gestión privada y generalmente a un operador calificado para una concesión de un puerto, sin embargo los avances no son todos positivos, la falta de continuidad de los procesos y un abordaje parcial a la modernización, falta de capacidad institucional hace que el sistema se mantenga bajo un desarrollo lento, pero por lo general la tendencia es aplicar un modelo de desarrollo de una nueva terminal, expandiendo la infraestructura en manos de privados, pero con ausencia de otros aspectos del proceso del desarrollo portuario. (Doer, 2011).

Pero lo anteriormente descrito denota las dificultades del diseño o la ausencia de políticas portuarias integrales y sostenibles en algunos países destinados a atender el desarrollo y la modernización. Por lo que, las ciudades puerto enfrentan un desafío doble al asegurar su crecimiento como polo de desarrollo urbano y ser la plataforma logística del comercio exterior de una región. La organización institucional y regulatoria de los sistemas portuarios se ha modernizado con amplio procesos de reforma y modernización, si bien es una industria estándar no existe una igualdad en sus formatos y en sus matrices que impulsaron los procesos de transformación en los países de Latinoamérica.

Para dar continuidad a lo descrito por la CEPAL en 2007, el Ecuador se encuentra en un proceso de transición en el que los puertos deben trasladar funciones, estrategias, objetivos claros a la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y fluvial. Adicionalmente, Ecuador ha establecido políticas públicas y

estrategias sectoriales, y en su plan estratégico, están enfatizadas para saltar hacia nuevos procesos portuarios, la política 1 indica garantizar una óptima movilidad de personas y mercancías, en todos los modos y medios de transporte, a través de planificación, diseño, regulación, control seguimiento y evaluación del sector (Ministerio de Transporte y Obras Públicas), el mismo que permitirá fortalecer y desarrollar la integración física y operativa de los puertos con la red vial estatal y aeropuertos, ampliando nuestra cadena de valor y ser más competitivos en la región.

El desencadenamiento de un sin número de leyes y decretos más, tienen como objetivo de normar, proteger, fiscalizar las operaciones portuarias, como ejemplo la Ley de Puertos, reglamento de servicio portuario, entre otros. Los usuarios del puerto corresponde a todas aquellas personas naturales y jurídicas que laboran y prestan servicios dentro de las instalaciones portuarias, pero si analizamos tenemos a los importadores y exportadores quienes requieren los servicios de mayor peso, agencias navieras y operadores portuarios de buque y de carga, entre los usuarios mencionados tenemos un aproximado de 40 empresas que laboran directamente solicitando las instalaciones portuarias para sus respectivas operaciones. (APM, 2011).

Sin mencionar a los armadores pesqueros que con cada uno de los buques atuneros industriales y artesanales de pesca contribuyen a mantener las actividades portuarias, por la escases de carga que entra al puerto de Manta. Adicional se sumas todas las empresas que prestan servicios complementarios a los barcos y buques, como mantenimientos, seguridad, comunicación, de

inspecciones de carga y tarja, los agentes de aduanas, y las más de diez cooperativas de transporte pesado existente en la ciudad, reflejándose así una consolidación de oportunidades generadoras de empleo, y que dinamizan a la economía de la ciudad y de la región, siendo así el Puerto de Manta el principal auge de crecimiento económico de toda una región, razón por la que la concesión portuaria es tan esperada, con un aliado estratégico que multiplicará las actividades para el bien común.

El Puerto de Manta es de vital importancia para el desarrollo y crecimiento económico de la población, la ciudad de Manta cuenta con aproximadamente 250 mil habitantes quienes en su mayoría reciben ingreso de la industria pesquera, constituyéndose en el motor de la zona, distribuidos en las operaciones de puerto, en fábricas atuneras para importación y exportación. Siendo así los recursos provenientes del mar en el pilar fundamental de desarrollo de la economía a nivel local y por consiguiente a nivel nacional.

Manta posee la mayor flota pesquera y su expansión ha generado la presencia de la banca y de nuevas industrias, siendo la pesca la base principal en que la economía del Puerto haya tomado un auge tan importante. El comercio es muy activo dentro de la ciudad, y la presencia de grandes supermercados distribuidora de consumos masivos lo demuestra. Y otras empresas productoras que elaboran sus productos y los comercializan, como los son La Fabril, Industrias Ales, y las enlatadoras de conservas.

También el importante desarrollo de importantes centros comerciales, y en este año 2015 la construcción del Mall del Pacífico que ha generado grandes expectativas dentro y fuera de la provincia, los mismos que cuentan con servicios bancarios y tiendas para todos los gustos. Una Cámara de Comercio de Manta con aproximadamente mil afiliados inmersos entre una amplia variedad de actividades, y la Cámara Ecuatoriana de Industriales y Procesadores atuneros CEIPA que reúne a todas las enlatadoras y procesadoras de pesca blanca del Ecuador, misma que analiza el desarrollo del comercio con Europa y demás comunidades del mundo y los precios de enlatados y lomos congelados.

La industria manabita en su mayoría está asentada en la ciudad de Manta, siendo uno de los factores que más ha influido en el desarrollo económico de la ciudad, la industria procesadora de productos del mar es una de las más fuerte de Latinoamérica, la exportación de lomos, conservas harina han generado grandes ingresos al país. (Andrade, 2007).

Sin embargo, actualmente se ha evidenciado un estancamiento en el desarrollo de puerto, por una falta de programación en el proceso de concesión y ampliación del puerto, el cual ha provocado una disminución en las movilizaciones de cargas y productos han ocasionado la falta de frecuencia de líneas navieras, por lo que están considerando la opción de cambio hacia otros puertos, lo cual obstaculiza el comercio, generando grandes pérdidas para el puerto, desencadenándolo directamente a la población, a recortes de personal, , recesión, escases, y algo de inflación en este último año.

Puede ser que este decrecimiento en el desarrollo venga dada desde la pasada concesión fallida y que hasta ahora no se ha podido dar por terminado el proceso ya que todavía se mantiene un juicio en salas internacionales, manteniendo las malas expectativas en el exterior, por lo que es necesario que el Ejecutivo agilite los procesos, y ser más eficaces a la hora de tomar decisiones de tan importancia para un cantón y un región.

Por lo que sin duda alguna los efectos de desarrollo del puerto de Manta son de vital importancia a la población, el poder contar con una seguridad laboral y poder desempeñar sus actividades sin inconvenientes, y emprender en nuevas empresas aliadas a las operaciones portuarias. Desarrollando el puerto dinamiza toda la estructura económica de la región.

Para evidenciar el impacto socioeconómico del Puerto de Manta, el cual es el objetivo de esta investigación, se realizará el análisis de algunas variables, las cuales reflejarán en qué medida es afectada la economía de la población de Manta y del país. Una de las variables a utilizar será el Ingreso Per Cápita, detectar la renta familiar de los que laboran en actividades referentes a la pesca, así también como la participación laboral y reactivación de nuevos sectores productivos.

Se deberá de evidenciar la participación bancaria, en las diferentes industrias que hacen uso de las instalaciones portuarias y que son utilizadas para mejoramiento y aumentar su capacidad de producción. Verificar el nivel de recaudación del Puerto de Manta, el cual tiene un efecto positivo para el estado, los cuales generan beneficios para el desarrollo del país. Validar la cantidad de

permisos de ingreso a Puerto otorgado por autoridad Portuaria de Manta, para analizar el número de personas que ingresan durante un tiempo determinado a realizar labores dentro de las instalaciones.

## **CAPÍTULO 3. El Desarrollo Económico en el Ecuador y Manta.**

### **3.1. ¿Qué es Desarrollo Económico?**

Conocer el concepto de Desarrollo según Dubois es verificar los hechos históricos que ha vivido cada sociedad y que la misma ha dependido de la época, por motivo de poseer su identificación del concepto Desarrollo, mostrando que da respuesta a la convicción, posibilidades relevantes y que el ser humano tiene como objetivos o metas a alcanzar. (Dubois, citado por Bertoni, 2011).

Se entiende al Desarrollo al proceso por el que las personas y sociedad en general logran pasar de producción baja, así como de pobreza y pésima calidad de vida a tener mayores ingresos, salir de la pobreza y tener alta calidad de vida, existe cambios en la parte estructural social y a nivel país, con el desarrollo de industrias, mejoras en salud, servicio de educación y distribución de la riqueza lograda. (Sabino, 2001).

Otro concepto importante de desarrollo económico es que se trata de un paso de un determinado nivel económico a uno con mayor avance, lo que se consigue mediante un proceso donde la innovación de la economía y sistemas de este en un plazo largo de transformación estructural del sistema económico incrementa Factores de producción; asimismo el desarrollo económico orienta a la

sean utilizados de manera eficiente, con lo que se logra un Crecimiento más igualitario, lo que mejora la calidad de vida de las personas. (Eco-Finanzas, 2010).

### **3.2. ¿Qué es Crecimiento Económico?**

Se conoce al crecimiento económico como la transformación por medio de expansión económica de una nación; esto se nota por el incremento de indicadores tales como el Producto Interno Bruto o el Producto Nacional Bruto en un determinado año. Este crecimiento puede darse de dos formas distintas: la primera que puede ser “extensiva” con recursos como el capital humano o natural o puede darse de forma “intensiva” en donde se usan los mismos recursos pero de manera más eficiente. (Castillo, 2011).

También se conoce que el crecimiento económico implica el desarrollo de los pueblos; es decir, de las sociedades y este va de la mano con el desarrollo económico, con lo que se tiene mejores niveles de vida. En países de Latinoamérica el crecimiento económico se puede verificar en las zonas urbanas, donde hay un mayor crecimiento poblacional, buscando mejorar la calidad de vida y acceder a trabajo, educación, salud. (Paloma, Maeztu, Gallardo, 2010).

### **3.3. Desarrollo Económico en el Ecuador.**

En el Ecuador se conoce que a partir de la independencia el 13 de Mayo de 1830 al año 1950 la economía que administraban los gobiernos era en base a la política monetaria y también cambiaria. Durante estos años ocurrieron sucesos económicos importantes en gobiernos de García Moreno, Eloy Alfaro, y se

conoce además que en la primera presidencia de Galo Plaza y la de Isidro Ayora, donde la política monetaria era fundamental y se dio sobre todo con Eloy Alfaro gran avance a la educación y salud. (Uquillas, 2007).

El periodo comprendido entre los años 1948 al año 1965 es donde se da la creciente producción bananera, beneficiando a pequeños y medianos productores; además se invierte mucho, llegando capital proveniente de Estados Unidos quien controla la comercialización del banano. Con la expansión del banano se da el salario a trabajadores sobre todo a campesinos, logro que fue importante y que se destaca de tal periodo. (Uquillas, 2007).

El desarrollo económico del Ecuador, después de la independencia ha sido muy lento y se sabe que el país forma parte del comercio externo exportando productos provenientes del sector agrícola primario. Un mayor auge se da a inicios del año 1972 por motivo de explotar el petróleo, con lo que se inicia la época de industrialización en el Ecuador; asimismo el auge permitió el ahorro y la inversión. Se conoce que el Ecuador durante los años siguientes tuvo una creciente población del 2.9% por año. (Uquillas, 2007).

En cuanto a la contribución del desarrollo económico del Ecuador por medio de los Puertos del país se conoce que la parte del servicio comercial a inicios de 1970 lo daban navieras del exterior, esto era por motivo de que el Ecuador no contaba con embarcaciones con bandera propia para brindar el servicio, existiendo solo embarcaciones Bananeras. A pesar de que en el año 1958

se fundó la Autoridad Portuaria de Guayaquil, misma que creada por la Armada del país. (Aguas y Cevallos, 2012).

Para el año 1970 se menciona que el Ecuador da inicios a las actividades marítimas con fines de desarrollo económico, se emitieron leyes importantes como las Leyes de Puertos y de Fomento a la Marina Mercante. Además se crearon Instituciones importantes como la Superintendencia de terminales petroleros de Esmeraldas (Balao); el de Libertad en Santa Elena y también el de Salitre en la ciudad de Guayaquil La Autoridad Portuaria de Manta se creó en el año 1966. (Aguas y Cevallos, 2012).

#### **3.4. Desarrollo Económico de la Ciudad Manta.**

La ciudad de Manta, llamada de manera oficial como San Pablo de Manta y en la época indígena conocida por el nombre de “Jocay”; muestra en la época de los años 60, un auge en lo que respecta a convertirse en un destino turístico del Ecuador. La ciudad de Manta a partir de 1990 recibe cruceros por motivo del desarrollo de la ciudad, lo que permite que Manta sea visto como destino por parte de los turistas extranjeros. (Camino y Sainz, 2012).

Manta en el año 1922 se convierte en Cantón, dejando de ser parte rural del Cantón Montecristi. El desarrollo económico del Cantón se acelera a partir de 1960, año en el que inicia la construcción de lo que hasta ahora se conoce como muelle de aguas profundas. La ciudad de Manta mediante su desarrollo cuenta con condos, hospitales y cada uno tiene 700 camas, además en cuanto a centros de salud

cuenta con 20 en distintos barrios, tiene 18 centros de eventos cívicos, también cuenta con 11 bibliotecas y 70 centros deportivos. (Camino y Sainz, 2012).

En Manta ha sido fundamental para el desarrollo de la ciudad el Puerto; el mismo que es considerado como puerto de origen natural y como ventaja es que pueden las embarcaciones ingresar por el Norte y Este. Cabe destacar que la profundidad de calado natural del Puerto de Manta es de 12 a 13 metros con lo que pueden ingresar al Puerto naves de 90.000 toneladas sin problema y actualmente hasta embarcaciones que contienen 3.000 contener. Se conoce que en el Puerto de Manta se realiza dragado a 31 años de haber operado, y fue también porque en 1999 se dio el fenómeno del niño. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

Otro aspecto importante del desarrollo económico de la ciudad de Manta es que cuenta con un aeropuerto el mismo que es Internacional y que como ventaja con respecto al puerto es que esta a aproximadamente cinco kilómetros de este y la pista de aterrizaje es una de las mejores de América del Sur. Manta cuenta con zonas de Libre comercio, anteriormente conocidas como zonas francas, estas se encuentran cerca del Puerto y se llega por medio de vías rápidas. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

### **3.5. Desarrollo de Autoridad Portuaria de Manta.**

Manta cuenta con la Autoridad Portuaria desde el 24 de Octubre del año 1966 donde se creó la misma mediante Decreto N° 1373 y el primer directorio empezó a funcionar el 12 del mes de Noviembre de 1966. A partir de aquel año el

Puerto de Manta recibe importantes embarcaciones de 10 mil toneladas, dando todo el servicio requerido por las naves, ya sean de cargas o de pasajeros. (Delgado, 2015, pág.127).

Se manifiesta que para el año 1968 se inicia el auge turístico mediante cruceros en América del Sur provenientes de Norteamérica, estas embarcaciones son muy exigentes en cuanto al servicio portuario que se desea recibir y el Puerto de Manta es uno de los pocos en el continente sudamericano en la parte del Océano Pacífico que otorga servicios de excelencia, lo que genera mayores ingresos para Autoridad Portuaria de Manta. (Piloso y Soria, 2015).

EL Ecuador se ha visto beneficiado con el auge turístico por medio de cruceros y el Puerto de la ciudad de Manta quien es miembro de SURCRUISE de igual manera; al Puerto de la ciudad han ingresado 44 cruceros en los últimos cinco años, con un aproximado de 34.434 pasajeros, en lo que 15.142 de los mismos fueron tripulantes. Estas visitas generan dinamismo en la economía local, dando ingresos a Autoridad Portuaria, además de que se reactiva el comercioloal, sobre todo el de artesanías, mismos que se ven beneficiados llegando artesanos de Manta y de Montecristi. (Autoridad Portuaria de Manta, 2016).

Autoridad Portuaria de Manta brinda servicios a grandes embarcaciones y es punto estratégico donde se distribuye turismo a diferentes partes del país como Galápagos, Quito y el Oriente, contribuyendo a que se dinamice el sector turístico no solo en manta, también en el país. El Puerto de Manta es uno de los más importantes del Ecuador donde llegan muchas embarcaciones pequeñas de pesca

artesanal, aunque en los últimos años están llegando un mayor número de embarcaciones grandes que reemplazan a las artesanales. (Autoridad Portuaria de Manta, 2016).

El desarrollo del Puerto de Manta consistió en la satisfacción de los requerimientos de infraestructura, superestructura y equipamiento portuarios, necesarios para atender el gran crecimiento de volúmenes de carga a ser transportados en buques de mayor tecnología, mayor calado y sin grúas, producto de la gran transformación que ha experimentado el transporte marítimo como consecuencia del desarrollo económico derivado de la globalización de las economías. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

## **CAPÍTULO 4. Industria Portuaria.**

### **4.1. Concepto de Puerto.**

Se entiende que un Puerto es el que comprende aspectos de origen marítimo y terrestre, ya sea que este de forma natural o sea de manera artificial, además posee instalaciones que son fijas, estas dependen de su condición física, además de la organización y así saber si está apto para que se realicen actividades de fondeo, también maniobras de atraque, así como desatraque, cumple funciones de estación de buques y maquinarias o medios navales en general; esto se da con el fin de realizar operaciones distintas como transferir cargas acuáticas, terrestres, realizar embarque de pasajeros, así como desembarques de los mismos. Un Puerto ofrece además servicios de plataformas ya sea fija o flotante. (Autoridad Marítima Portuaria, 2010).

Otro concepto de Puerto es que es espacio en la zona costera de origen natural o artificial, que sirve para el arribo de embarcaciones y que estas puedan realizar las distintas actividades que requieren como tal, así como carga y descarga de lo que transportan; además, se conoce que un Puerto construido realiza actividades aduaneras, y brinda servicios de control y arribo de pasajeros, en el Puerto se manipulan mercaderías y se realiza servicios de bunkering. Un Puerto presta también servicios de limpieza de embarcaciones (Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica, 2004).

## **4.2. Clasificación de los Puertos**

### **4.2.1. Clasificación funcional:**

La clasificación de los puertos por medio de funciones que realiza esta dada por: efugio, puertos pesqueros; además de puertos deportivos, existen también puertos marinos, puertos mixto, en determinados países hay puertos militares, puertos industriales, de pasaje y los conocidos como puertos comerciales. (Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica, 2004).

### **4.2.2. Clasificación física**

Debido a las características físicas que posee un Puerto se lo clasifica en Puertos exteriores, así como interiores y también mixtos, se conoce además a puertos de Abrigo, llamados de esta manera por su ubicación de origen natural. También se conocen Puertos que se clasifican por el acceso al mar o por acceder al río. (Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica, 2004).

### **4.2.3. Clasificación por los servicios prestados**

Los puertos del mundo han ido evolucionando poco a poco, debido a la demanda de servicios que solicitan y brindan a las embarcaciones; se conocen tres tipos de clasificaciones de Puertos según los servicios que prestan a las distintas naves: (Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica, 2004).

#### **4.2.3.1. Puertos de primera generación:**

Son Puertos de primera generación aquellos que se dedican a prestar servicios de carga en general y realizan operaciones tales como carga y descarga de mercaderías, además ofrecen servicios de almacenamiento de productos que transportan las distintas embarcaciones. La característica muy común de estos puertos es que carecen o tienen poca comunicación, lo que ocasiona que las empresas que se dedican a puertos estén descoordinadas e incomunicadas, teniendo una desventaja enorme en los actuales momentos. (Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica, 2004).

#### **4.2.3.2. Puertos de segunda generación:**

Los Puertos de segunda generación dan servicio no solo a la carga en general, también de los gráneles ya sean líquidos o gráneles secos. Con estas actividades la industria portuaria contribuye al comercio e la industria de las distintas localidades; es decir, los puertos de segunda generación dan un servicio más completo que requieren las embarcaciones y las distintas mercaderías. El Puerto por realizar mayor actividad y dar servicios más completos también

requiere de una mayor capacidad de maquinaria instalada. (Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica, 2004).

#### **4.2.3.3. Puertos de tercera generación**

Se habla de Puertos de tercera generación a los que prestan servicios además de la carga en general y a los distintos tipos de gráneles, brindan servicios a los contenedores, conocido esta función de los Puertos como containerización. Teniendo mayor capacidad instalada que los Puertos de primer y segunda generación, realizando funciones como la de distribuir carga, tener apertura de distintos canales de información, realizar impulso logístico y tener rampa de lanzamiento que permite que se distribuya la mercadería en enclaves de distintos puntos geográficos, ampliando de esta manera el concepto de lo que es el Puerto. (Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica, 2004).

#### **4.3. Puertos Estatales en los últimos Cinco años.**

Según la Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE), la República del Ecuador tiene cuatro importantes Puertos que son: El Puerto de Esmeraldas, el Puerto de Bolívar, el Puerto de Guayaquil y el Puerto de Manta. Se sabe que las capacidades de estos puertos para dar servicio a exportaciones de petróleo, frutas y otros productos están muy al límite. (CAMAE, 2015).

Los puertos del Ecuador que son estatales son normados por la Ley General de Puertos, además de la Ley de régimen Portuario. Es importante señalar que los Puertos privados del país no son dependientes de la DIGMER; es decir, de

la Autoridad Portuaria Nacional, no obstante estos son regulados por la Autoridad Marítima o conocida como Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos. (Aguas y Cevallos, 2012).

#### **4.3.1. El Puerto de Guayaquil.**

El Puerto de Guayaquil presenta en la actualidad una concesión de 20 años con la empresa de origen Filipino llamado International Container Terminal Services Inc (ICTIS), esta empresa ha contratado a Contecon Guayaquil S.A. (CGSA) para que sea la operadora del puerto local. Se conoce además que el Puerto de Guayaquil en el año 1999, concesionó la terminal de gráneles a la empresa Andipuerto Guayaquil S.A. El puerto de Posorja de la ciudad de Guayaquil se encuentra a 119 kilómetros de la ciudad, cerca a la desembocadura del conocido Río Guayas, cabe destacar que el Puerto tiene una competencia enorme con el puerto de la ciudad de Manta. (Aguas y Cevallos, 2012).

En el Puerto de Guayaquil se llevan a cabo actividades de pesca por el grupo empresarial Albacora de España y en el año 2006 el Puerto recibe la concesión para la construcción y operación de la terminal de aguas con una profundidad de 13.7 metros. La ubicación geográfica del Puerto es de: 02°16'51'' de Latitud Sur y de 79°54'49'' Longitud hacia el Oeste; operando con una superficie de aproximadamente 250 hectáreas. Es importante destacar que el Puerto está a 1 kilómetro de distancia de la ciudad y se conecta hacia Quito por carreteras asfaltadas a una distancia de 420 km, además de la ciudad de Machala a la distancia de 182 km, a la ciudad de Cuenca con una distancia de 250 km y a la ciudad Puerto de Manta a la distancia de 190 km. (Aguas y Cevallos, 2012).

Se conoce que el Puerto de Posorja de la ciudad de Guayaquil con el dragado que se realiza de forma permanente tiene una profundidad de aproximadamente 9.6 metros; el servicio de dragado se da a partir del año 2008 mediante un contrato realizado entre la Dirección General de Intereses Marítimos (DIGEIM) y Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG). (Aguas y Cevallos, 2012).

#### **4.3.2. El Puerto de Esmeraldas.**

El Puerto de Esmeraldas es un Puerto importante del Ecuador y dio un paso importante hacia el desarrollo cuando el 15 de julio del año 2010 recibió instalaciones del Puerto Internacional, por motivo que el contrato de concesión que llevaba con Consorcio Puerto Nuevo Milenio S.A. (CPNM) concluyó de mutuo acuerdo. (Aguas y Cevallos, 2012).

Según el Sr. Gregorio Tello, quien presidió el directorio de Autoridad Portuaria de Esmeraldas con vigencia hasta el año 2010, la conclusión del contrato de APE se realizó porque la concesionaria no cumplió con el mismo. Además se basó en el informe de DIRNEA, así como investigaciones realizadas por la Secretaría Nacional de Transparencias. En la actualidad el Puerto de Esmeraldas es el segundo puerto marítimo que regresa a administración del Estado, caso anterior fue el Puerto de Manta, en el que la empresa Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE), dependencia del grupo empresarial Hutchinson Port Holdings (Hong Kong) dejó la concesión. (Aguas y Cevallos, 2012).

El Puerto de Esmeraldas está localizado a  $00^{\circ}59'40''$  de Latitud Norte y  $79^{\circ}38'48''$  de Longitud Oeste, contando con una superficie aproximada de 65 hectáreas, y a cerca de 2 kilómetros de la ciudad del mismo nombre. Se comunica por carreteras asfaltadas a la ciudad de Guayaquil a una distancia de 465 km y a la ciudad de Quito a distancia de 320 km. La profundidad del Puerto es aproximadamente de 11.5m y cuenta con tres muelles. (Aguas y Cevallos, 2012).

#### **4.3.3. Puerto Bolívar.**

Se sabe que el Puerto de Bolívar inició un proceso de concesión en 1996, misma que quedo derogada el 17 de septiembre del año 2000 por los pobladores de la provincia de El Oro por medio de consulta popular. Al siguiente año en el mes de abril, Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar quiso realizar una nueva concesión, pero no se llevó a cabo por motivo de que la Asamblea Provincial de El Oro realizó la presentación de un amparo constitucional, esto ha hecho que no se realice con éxito una concesión y el Puerto pierda competitividad frente a los demás Puertos del país. (Aguas y Cevallos, 2012).

La localización geográfica de Puerto Bolívar es:  $03^{\circ}15'55''$  de latitud Sur y  $80^{\circ}00'01''$  de longitud Oeste, contando con una superficie aproximada de 42 hectáreas y a un distancia de 5.5 kilómetros de la ciudad de Machala. Se conecta por carreteras asfaltadas a la ciudad de Guayaquil, cuya distancia es de 152 km y la ciudad de Cuenca a una distancia de 180 km. El Puerto cuenta además con una profundidad de 10.5m. (Aguas y Cevallos, 2012).

#### **4.4. El Puerto de Manta en los últimos Cinco años.**

El Puerto de Manta es considerado en Sudamérica como el punto que más sobresale hacia el Océano Pacífico. Se encuentra a 25 millas náuticas de lo que se conoce como ruta internacional, siendo esto una ventaja de manera geográfica que acerca al Puerto hacia mercados de países como Colombia, así como el Centro América, la parte de San Diego, la ciudad de Los Ángeles, el Perú y también Chile; además es más cercano al continente Asiático. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

El Puerto de Manta cuenta con el atracadero N°- 2 para dar servicio a naves como a contenedores del muelle internacional N°. 1 además del atracadero N°. 3 del muelle internacional N°. 2 Que tiene una longitud de 200 m cada uno. Las embarcaciones con contenedores tienen por tal razón 400 m de atracadero, para realizar embarques y desembarques. El delantal de muelle es de 45 m de amplitud, lo que resulta que se cuente con un área para laborar de 9.000 m cuadrados. En esta superficie se realizan operaciones pre-stacking de los contenedores. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

El Puerto de la ciudad de Manta cuenta con 80 tomacorrientes mismo que son de 440 Voltios para los contenedores que requieren de refrigeración. Hay que recordar que el Puerto se dio a concesión el 16 del mes de noviembre del año 2006; esta concesión fue por 30 años y se otorgó a la empresa Terminales Internacionales de Ecuador (TIDE) filial a the Hutchison Port Holdings Group (HPH) grupo importante de operadores portuarios en el mundo, el cual por

desentendimientos con las Autoridades abandonó en el mes de febrero del año 2009 el Puerto de Manta. (Aguas y Cevallos, 2012).

El Puerto de Manta se localiza a 00°55'35'' de Latitud Sur, y 80°43'02'' de Longitud Oeste, trabajando con una superficie aproximada de 74 hectáreas. El Puerto está a menos de 2 kilómetros de la ciudad, conectándose por carreteras asfaltadas con la ciudad de Guayaquil a una distancia de 190 km y a la ciudad de Quito a la distancia de 400 km. El Puerto cuenta con una profundidad de 13 metros, además de tener tres muelles, dos de ellos son de espigón de 200 metros de longitud y el otro está destinado a las actividades de pesca y cabotaje. Se debe mencionar que el almacenamiento cuenta con 2.300 metros cuadrados de superficie y tiene 100 metros cuadrados destinados a patios y otras áreas requeridas. (Aguas y Cevallos, 2012).

#### **4.4.1. Servicios que se realizan en las instalaciones del Puerto de Manta.**

En el Puerto de la ciudad de Manta existen Operadores de buques, mismos que están autorizados y calificados para realizar maniobras con el fin de brindar servicios desde la llegada hasta que parten del muelle. Los Buques pueden acceder a los servicios de acceso, fondeadero, practicaje, muellaje (arme y desarme) y remolcadores, tanto a los muelles internaciones como a los de cabotaje, siendo la pesca en gran medida la actividad que la da vida al Puerto por la escasas de carga que se presenta. A los contenedores, servicios de estiba y desestiba, carga y descarga, movimiento de carga, personal en caso de necesitar transferencia de carga, almacenaje y tomas eléctricos para contenedores con frigos incluidos.

Los servicios para carga de gráneles, vehículos y de pesca son de carga, descarga, trasbordo y reestibas y almacenaje. A los pasajeros de los cruceros se les facilita todo tipo de atención como seguridad física de los turistas, atención médica inmediata, ferias y eventos a través de las agencias navieras y operadores turísticos, además de otros servicios externos que pertenecen a la coordinación directa del departamento municipal de turismo, servicios de movilización entre otras, en conjunto con la policía nacional.

Adicional el puerto de manta cuenta con servicios complementarios de recolección de basura, mantenimiento, aprovisionamiento de víveres, seguridad física, inspección de carga, alquiler de equipos, salvamento, suministro de energías, bunkero, mismo que son dados dentro de los espacios portuarios. (Autoridad Portuaria de Manta, 2011).

Estos servicios son brindados por personal operativo de APM, pero otros son foráneos, teniendo la necesidad de contratar el servicio a empresas especializadas del medio, mediante el debido proceso de licitación y contratación para las empresas públicas, desembocando en oportunidades de la ciudadanía dela región para su desarrollo, invitando a la inversión, para ejemplificar una empresa importadora de vehículos instalo en la ciudad una planta para almacenaje y ensamblado de vehículos, aumentando la plaza laboral. Es importante indicar que cada uno de estos servicios ofrecidos por los puertos marítimos cuenta con un tarifario ya establecido.

#### **4.4.1.1. Servicio de practicaje y pilotaje.**

En el Puerto de Manta es obligatorio para embarcaciones de más de 500 TRB que los servicios de practicaje y pilotaje se realicen por profesionales altamente calificados, contando con un tiempo para traslado a buque de 10 a 15 minutos y del buque hacia el atracadero de aproximadamente 20 minutos. La Autoridad Portuaria de Manta tiene la tarifa de \$ 75 por maniobra. OPB USD 0,015 x TRB. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

#### **4.4.1.2. Servicio de Remolcadores.**

El Puerto de Manta cuenta con tres máquinas remolcadoras con distintas potencias que oscila entre 700 HP hasta los 1.200 HP. La APM tiene la tarifa de \$75 por cada maniobra y la tarifa que tiene el operador dispuesta por la ATM es de \$475 por realizar trabajos de remolcador de embarcaciones de TRB menor a 6.000 TRB; esto incluye las tasas portuarias dispuestas por ATM. Otra tarifa es \$725 por remolcar embarcaciones de entre 6.001 y 11.000 TRB, esto también tienen incluidas tasas portuarias; y \$0,07 x TRB para embarcaciones TRB mayor a 11.001 TRB que tienen dos remolcadores, incluyendo las respectivas tasas portuarias. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

#### **4.4.1.3. Servicio de amarradores y uso de facilidades de acceso.**

El servicio de amarradores tiene el valor por maniobra de \$50. Como se conoce el Puerto de Manta tiene un calado natural de 12 metros, siendo una ventaja competitiva importante con respecto a otros Puertos, ya que las embarcaciones ingresan al muelle sin inconvenientes, sobre todo al muelle internacional. La distancia para recorrer el muelle es de media milla y se lo hace

en el tiempo de 20 minutos, lo que otros puertos tienen un aproximado de más de 52 millas. La ATM tiene la tarifa de \$0,04 x TRB; siendo la menor del mercado portuario del país. En el Puerto de Manta han llegado grandes embarcaciones de más de 90.228 TRB. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

#### **4.4.1.4. Uso del muelle del Puerto de Manta.**

La Autoridad Portuaria de Manta opera de forma constante en muelles de atraque y se debe mencionar que las instalaciones que son básicas tales como: bitas, además de cornamuzas, y otras como defensas y demás para realizar las maniobras respectivas requeridas por las naves. Se conoce que la ATM tiene tarifade \$0,30 x Mt. Eslora/hora, siendo la menor tarifa de los puertos del país. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

#### **4.4.1.5. Promedios del Puerto de Manta.**

El Puerto tiene los siguientes promedios en cuanto a manejo de contenedores se refiere: TEU'S por buque 332; además se conoce que el promediode TEU'S por cada hora de labor es de 37. La estadía en el Puerto por cada buquees de 11 horas; y la estadía que se da en el muelle por cada buque es de 10 horas. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

#### **4.4.1.6. Infraestructura para vehículos en el Puerto.**

El Puerto d Manta cuenta con el Atracadero N°. 2 del muelle internacional para dar servicio a vehículos; además del muelle N°. 1 de 200 m. de longitud y que tiene un delantal de 45 m. de amplitud, para realizar labores en una superficie

de 9.000 m<sup>2</sup>; también cuenta con instalaciones que dan mayor comodidad al trabajo que se realiza en lo que es de embarque y desembarque de los vehículos. Es importante mencionar que ATM dispone del atracadero por motivo de que el buque trae la rampa a estribor. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

#### **4.4.1.7. Servicios del Puerto para manejo de gráneles.**

El Puerto de la ciudad de Manta con el fin de dar servicio a las naves y a los gráneles cuenta con el atracadero N°. 3 del muelle internacional N°. 2, mismo que es de 200 m de longitud y de delantal de 45 m de amplitud, lo que da acceso aun área de 9.000 m cuadrados para trabajar y dar paso a las labores de embarque y desembarque de gráneles tanto sólidos como líquidos. El tiempo promedio delas embarcaciones desde el atraque hasta el desatraque es de 39,30 horas mínimas,y el promedio por día de trabajos de descarga es de 3.000 a 5.000 toneladas. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

Es importante conocer que las horas mínimas requeridas de trabajo son de 30,2 y máximas de 266. Se conoce también que los promedios que se manejan para receptor y manejar gráneles son de 16.876 toneladas métricas por cadabuque; y de 171 toneladas métricas por cada hora que se labora. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

#### **4.4.2. Tarifas Vigentes del Puerto.**

Datos de la Autoridad Portuaria muestran en la siguiente tabla valores de las tarifas vigentes que se cobran por servicios en el Puerto de la ciudad de Manta, dichas tarifas o cualquier cambio que se crea necesario realizar deben estar con

autorización del al Subsecretaria de Puerto Transporte marítimo y Fluvial SPTMF, como ente regulador de las actividades portuarias.

**Tabla 6.**  
*Tarifa Vigente en el puerto de Manta.*

| <b>NOMENCLATURA</b>  | <b>EN US\$</b>                     | <b>OBSERVACIONES</b>       |
|--|------------------------------------|----------------------------|
| <b>I. TARIFAS GENERALES</b>                                      |                                    |                            |
| <b>I.1 USO DE FACILIDADES DE ACCESO</b>                          |                                    |                            |
| <i>I.1.1 Acceso al Puerto Marítimo</i>                           | <i>0,04 TRB</i>                    | <i>Entrada y salida</i>    |
| <b>I.2 USO DE MUELLES POR LAS NAVES</b>                          |                                    |                            |
| <b>I.2.1 Muelles de APM</b>                                      |                                    |                            |
| <i>I.2.1.1 Muelles de aguas profundas</i>                        | <i>0,30 Mt.<br/>eslora/hora</i>    |                            |
| <i>I.2.2.1 Muelles marginales</i>                                | <i>0,05 Mt.<br/>eslora/hora</i>    |                            |
| <b>I.3 USO DE FONDEADEROS POR LAS NAVES</b>                      |                                    |                            |
| <i>I.3.1 Naves en Operaciones Comerciales</i>                    | <i>1,80 Mt. eslora/día</i>         |                            |
| <i>I.3.2 Naves en Operaciones No Comerciales</i>                 | <i>0,90 Mt. eslora/día</i>         |                            |
| <b>I.4 USO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS POR LAS CARGAS</b> |                                    |                            |
| <b>I.4.1 Carga Embarcada</b>                                     |                                    |                            |
| <i>I.4.1.1 General</i>   | <i>2,00 / Ton</i>                  | <i>Sin facilidades</i>     |
| <i>I.4.1.2 Graneles sólidos</i>                                  | <i>2,20 / Ton</i>                  | <i>Sin facilidades</i>     |
| <i>I.4.1.3 Graneles líquidos</i>                                 | <i>1,50 / Ton</i>                  | <i>Sin facilidades</i>     |
| <i>I.4.1.3 Contenedores</i>                                      | <i>15,00 / TEUS</i>                | <i>Sin facilidades</i>     |
| <b>I.4.2 Carga Desembarcada</b>                                  |                                    |                            |
| <i>I.4.2.1 General</i>   | <i>2,85 / Ton o m3</i>             | <i>Sin facilidades</i>     |
| <i>I.4.2.2 Graneles sólidos</i>                                  | <i>2,00 / Ton</i>                  | <i>Sin facilidades</i>     |
| <i>I.4.2.3 Graneles líquidos</i>                                 | <i>1,80 / Ton</i>                  | <i>Sin facilidades</i>     |
| <i>I.4.2.4 Contenedores</i>                                      | <i>30,00 / TEUS</i>                | <i>Sin facilidades</i>     |
| <b>I.4.3 Carga en Transbordo</b>                                 |                                    |                            |
| <i>I.4.3.1 General</i>   | <i>1,20 / Ton</i>                  | <i>Las dos operaciones</i> |
| <i>I.4.3.2 Contenedores</i>                                      | <i>5,00 / TEUS</i>                 | <i>Las dos operaciones</i> |
| <b>I.4.4 Carga en Tránsito</b>                                   |                                    |                            |
| <i>I.4.4.1 General</i>   | <i>1,30 / Ton o m3</i>             | <i>Cada operación</i>      |
| <i>I.4.4.2 Contenedores</i>                                      | <i>10,00 / TEUS</i>                | <i>Cada operación</i>      |
| <b>I.4.5 Contenedores vacíos</b>                                 | <i>5,00 / Box</i>                  |                            |
| <b>I.4.6 Carga peligrosa</b>                                     | <i>+20% sobre la tarifa normal</i> |                            |

**Fuente y Elaboración:** Autoridad Portuaria de Manta. (2015).

#### 4.4.3. Carga Movilizada en el Puerto de Manta.

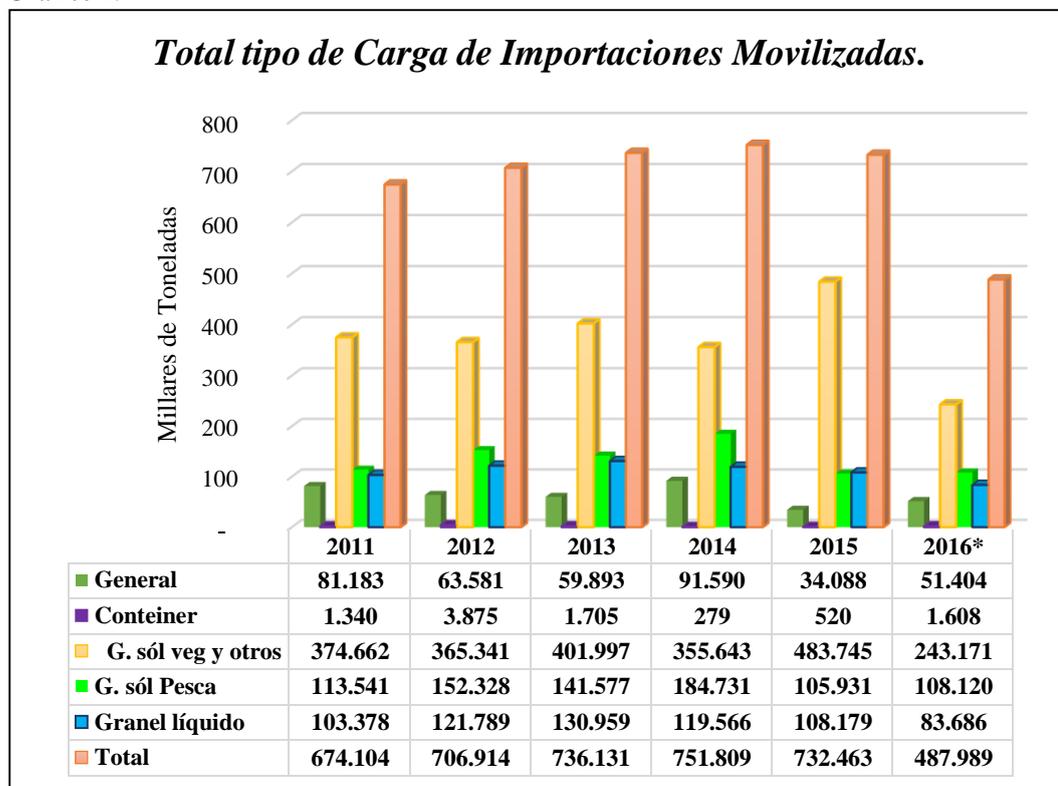
Según los datos de Autoridad Portuaria de Manta se muestra a continuación la tabla correspondiente al total de carga movilizada de Importaciones y exportaciones totales en Toneladas.

**Tabla 7.**

| <i>Total tipo de Carga de Importaciones movilizadas.</i> |                |                  |                           |                     |                       |                |
|--|----------------|------------------|---------------------------|---------------------|-----------------------|----------------|
| <b>Año</b>   | <b>General</b> | <b>Conteiner</b> | <b>G. sól veg y otros</b> | <b>G. sól Pesca</b> | <b>Granel líquido</b> | <b>Total</b>   |
| 2011   | 81,183         | 1,340            | 374,662                   | 113,541             | 103,378               | <b>674,104</b> |
| 2012   | 63,581         | 3,875            | 365,341                   | 152,328             | 121,789               | <b>706,914</b> |
| 2013   | 59,893         | 1,705            | 401,997                   | 141,577             | 130,959               | <b>736,131</b> |
| 2014   | 91,590         | 279              | 355,643                   | 184,731             | 119,566               | <b>751,809</b> |
| 2015   | 34,088         | 520              | 483,745                   | 105,931             | 108,179               | <b>732,463</b> |
| 2016*  | 51,404         | 1,608            | 243,171                   | 108,120             | 83,686                | <b>487,989</b> |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 1.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Tabla 8.**

*Importaciones. (Toneladas).*

| <b>Año</b> | <b>Total</b> |
|------------|--------------|
| 2011       | 674104       |
| 2012       | 706914       |
| 2013       | 736131       |
| 2014       | 751809       |
| 2015       | 732463       |
| 2016       | 487989       |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 2.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016)

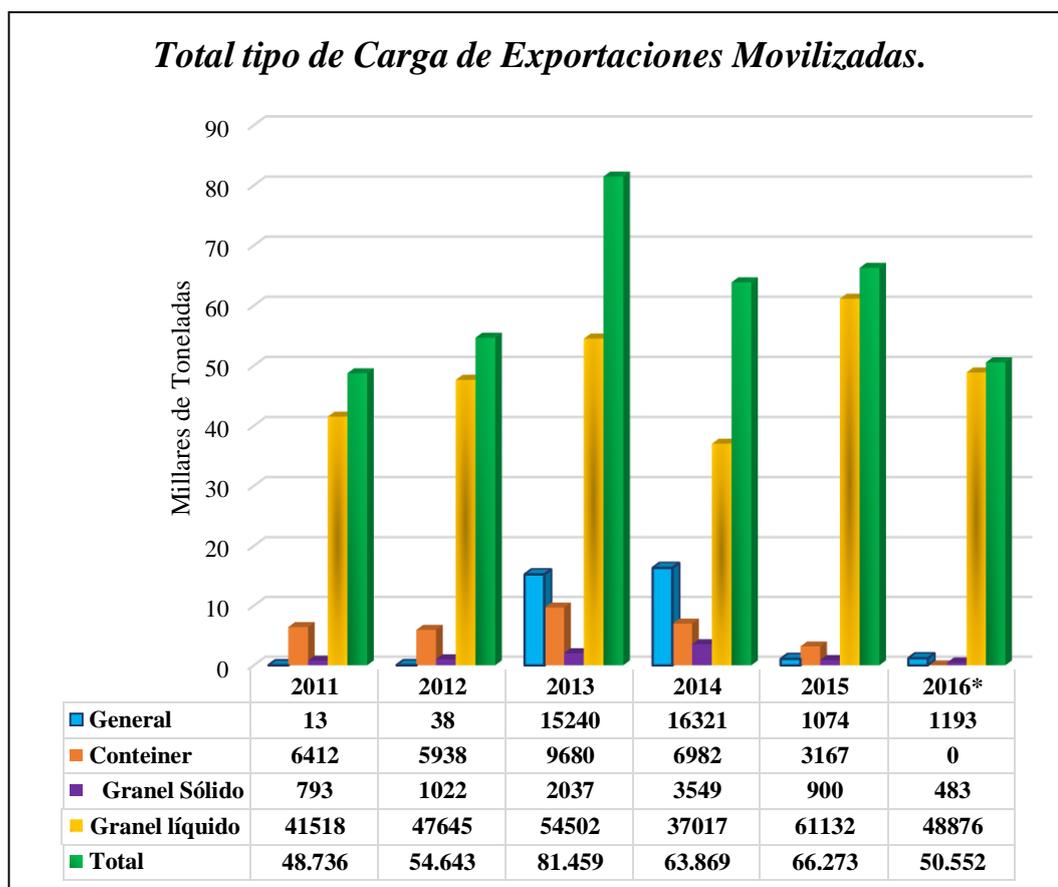
En cuanto a las Exportaciones los datos encontrados en Autoridad Portuaria de Manta son los siguientes:

**Tabla 9.**

| <i>Total tipo de Carga de Exportaciones movilizadas.</i> |                |                  |                      |                       |               |
|--|----------------|------------------|----------------------|-----------------------|---------------|
| <b>Año</b>   | <b>General</b> | <b>Container</b> | <b>Granel Sólido</b> | <b>Granel líquido</b> | <b>Total</b>  |
| 2011   | 13             | 6412             | 793                  | 41518                 | <b>48,736</b> |
| 2012   | 38             | 5938             | 1022                 | 47645                 | <b>54,643</b> |
| 2013   | 15240          | 9680             | 2037                 | 54502                 | <b>81,459</b> |
| 2014   | 16321          | 6982             | 3549                 | 37017                 | <b>63,869</b> |
| 2015   | 1074           | 3167             | 900                  | 61132                 | <b>66,273</b> |
| 2016*  | 1193           | 0                | 483                  | 48876                 | <b>50,552</b> |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 3.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

Los datos del mes de Diciembre para el año 2016 del total de Exportaciones movilizadas aún no están disponibles.

**Tabla 10.**  
*Exportaciones. (Toneladas).*

| <b>Año</b> | <b>Total</b> |
|------------|--------------|
| 2011       | 48736        |
| 2012       | 54643        |
| 2013       | 81459        |
| 2014       | 63869        |
| 2015       | 66273        |
| 2016       | 50552        |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 4.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

Es importante mencionar que durante los años 2011, 2012 y hasta el año 2013 el Ecuador mantuvo un crecimiento en las Exportaciones luego el descenso para el año 2014 se debe por renuncia del país a las Preferencias Arancelarias Andinas en el año 2013, con lo que determinados productos que ingresaban a Estados Unidos con cero arancel perdieron competitividad al perder las preferencias. (El Telégrafo, 2013).

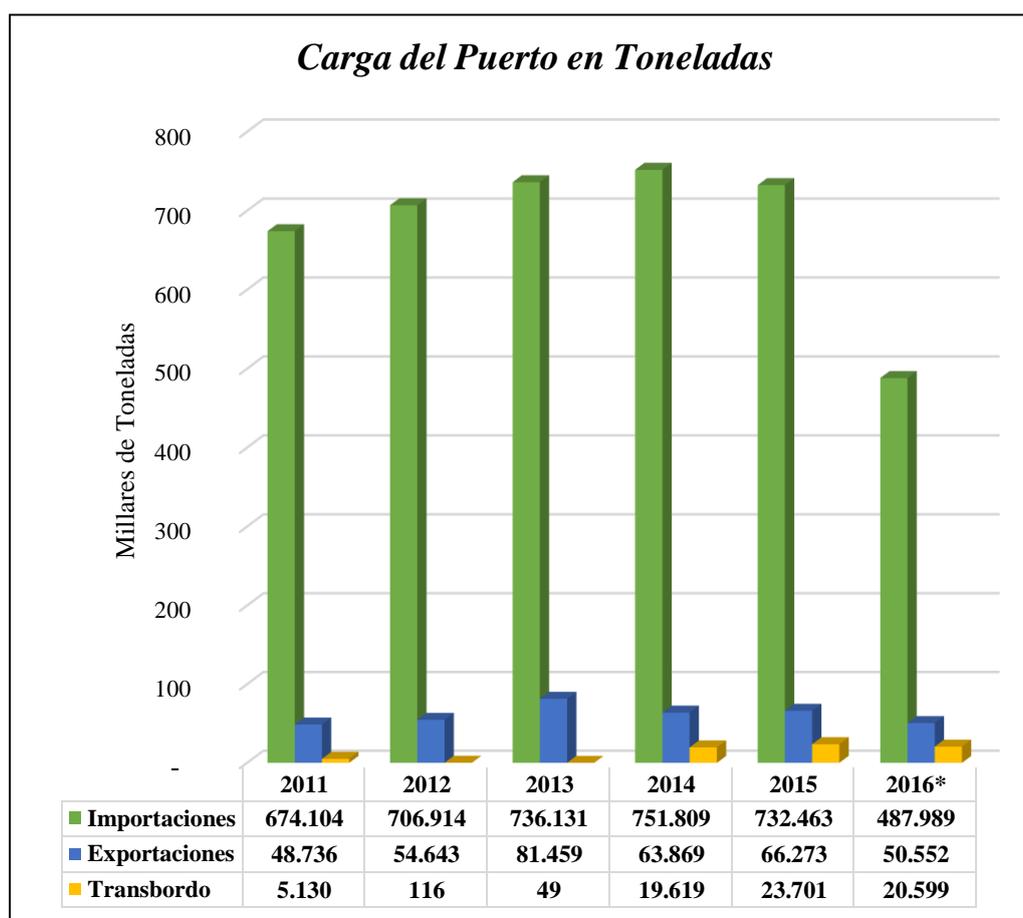
Con el nuevo acuerdo comercial que el Ecuador tiene con la Unión Europea se espera alcanzar mejores niveles de exportaciones y equiparar la pérdida de las Preferencias Arancelarias Andinas con Estados Unidos; ya que el país y sobre todo ciudadanos y empresarios e inversionistas nacionales y extranjeros gozarán de un entorno estable que permitirá tener mayor confianza en la situación económica del país. A pesar de tener situaciones adversas como fenómenos naturales, en este caso el terremoto que se dio el 16 de Abril del año 2016, con el Acuerdo comercial multi-partes con la Unión Europea se espera un entorno económico creciente en sector exportados del país. (El Universo, 2016).

En la siguiente tabla y gráfico se observa el total de carga movilizada en el Puerto de Manta en los últimos años, se muestran las toneladas de carga de Importaciones, Exportaciones y Transbordo realizado en el Puerto, según datos de la Autoridad Portuaria de Manta.

**Tabla 11.**

| <i>Total de Carga del Puerto de Manta. (En Toneladas).</i> |                      |                      |                   |               |
|--|----------------------|----------------------|-------------------|---------------|
| <b>Año</b>   | <b>Importaciones</b> | <b>Exportaciones</b> | <b>Transbordo</b> | <b>Total</b>  |
| 2011   | 674104               | 48736                | 5130              | <b>727970</b> |
| 2012   | 706914               | 54643                | 116               | <b>761673</b> |
| 2013   | 736131               | 81459                | 49                | <b>817639</b> |
| 2014   | 751809               | 63869                | 19619             | <b>835297</b> |
| 2015   | 732463               | 66273                | 23701             | <b>822437</b> |
| 2016*  | 487989               | 50552                | 20599             | <b>559140</b> |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 5.**

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

Para el año 2016 falta información del mes de Diciembre, tanto en carga de Importaciones, Exportaciones y transbordo; sin embargo cabe recalcar que las Toneladas totales de Exportación tienen una reducción a partir del año 2014 y llego a 63,869.00 Toneladas. Esto además influyó para que el total de Toneladas del año 2014 y del 2015 se redujera.

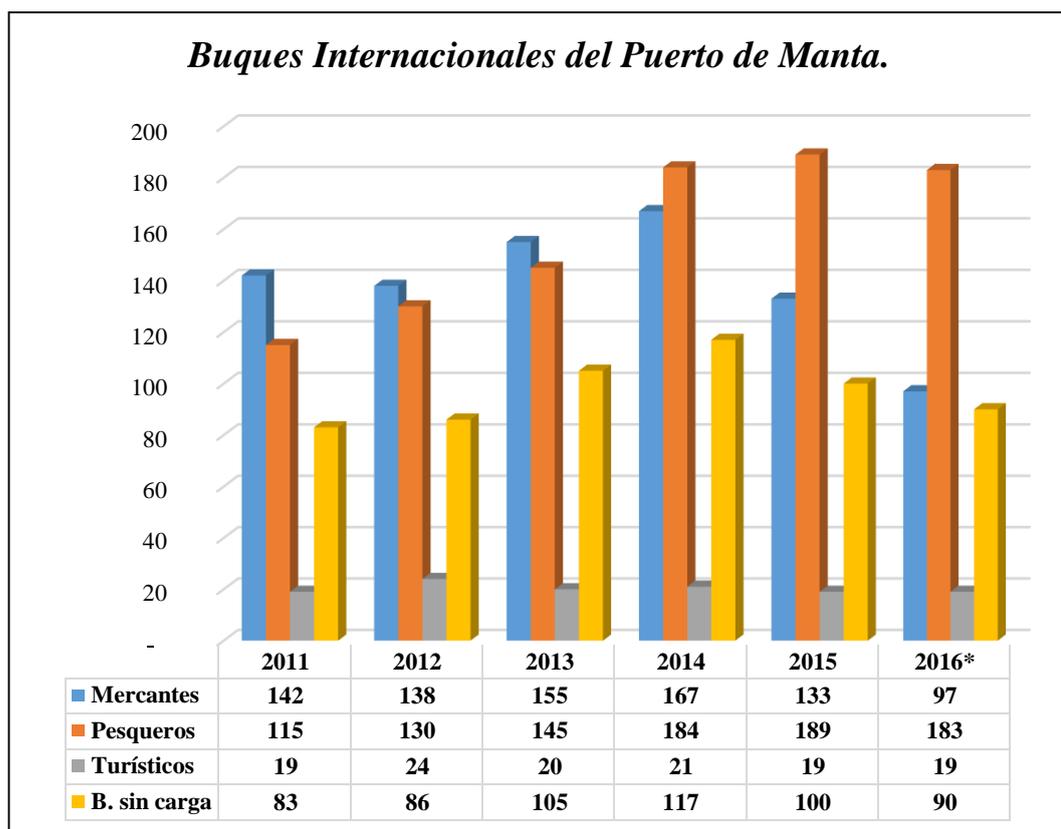
Según datos de Autoridad Portuaria de Manta, se muestra la siguiente tabla y gráfico muestra el número total de Buques Internacionales que han arribado al Puerto de la ciudad de Manta; ya sean buques mercantes, pesqueros, turísticos y Buques sin carga. En los datos correspondientes al año 2016 falta agregar la información del total de buques correspondientes al mes de Diciembre.

**Tabla 12.**

| <i>Total de Buques Internacionales del Puerto de Manta.</i> |                  |                  |                   |                     |              |
|---|------------------|------------------|-------------------|---------------------|--------------|
| <b>Año</b>  | <b>Mercantes</b> | <b>Pesqueros</b> | <b>Turísticos</b> | <b>B. sin carga</b> | <b>Total</b> |
| 2011  | 142              | 115              | 19                | 83                  | <b>359</b>   |
| 2012  | 138              | 130              | 24                | 86                  | <b>378</b>   |
| 2013  | 155              | 145              | 20                | 105                 | <b>425</b>   |
| 2014  | 167              | 184              | 21                | 117                 | <b>489</b>   |
| 2015  | 133              | 189              | 19                | 100                 | <b>441</b>   |
| 2016*   | 97               | 183              | 19                | 90                  | <b>389</b>   |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 6.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

La siguiente tabla y gráfico muestran cifras provenientes de Autoridad Portuaria de Manta acerca del número de contenedores atendidos en el Puerto de Manta durante los últimos años.

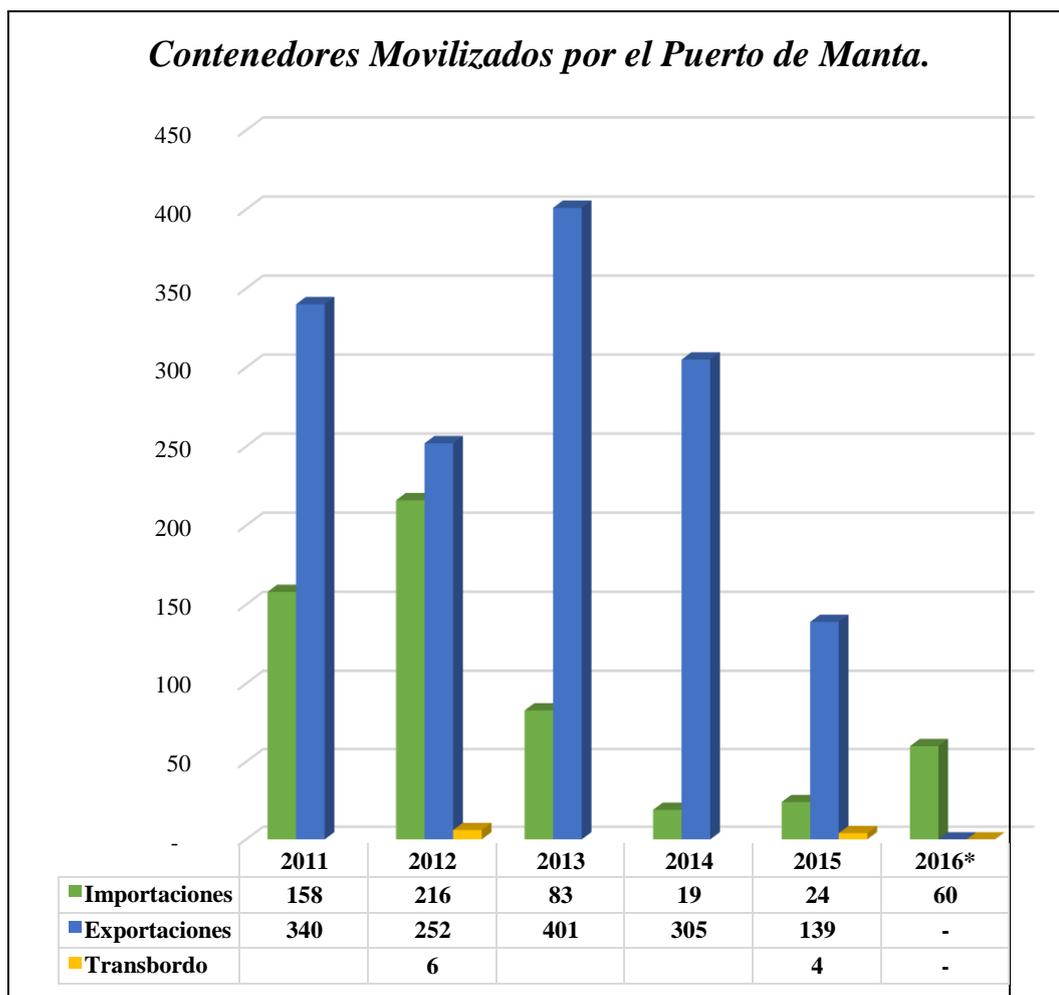
**Tabla 13.**

***Contenedores Movilizados por el Puerto de Manta.***

| <b>Año</b> | <b>Importaciones</b> | <b>Exportaciones</b> | <b>Transbordo</b> | <b>Total</b> |
|------------|----------------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2011       | 158                  | 340                  |                   | <b>498</b>   |
| 2012       | 216                  | 252                  | 6                 | <b>474</b>   |
| 2013       | 83                   | 401                  |                   | <b>484</b>   |
| 2014       | 19                   | 305                  |                   | <b>324</b>   |
| 2015       | 24                   | 139                  | 4                 | <b>167</b>   |
| 2016*      | 60                   | -                    | -                 | <b>60</b>    |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 7.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

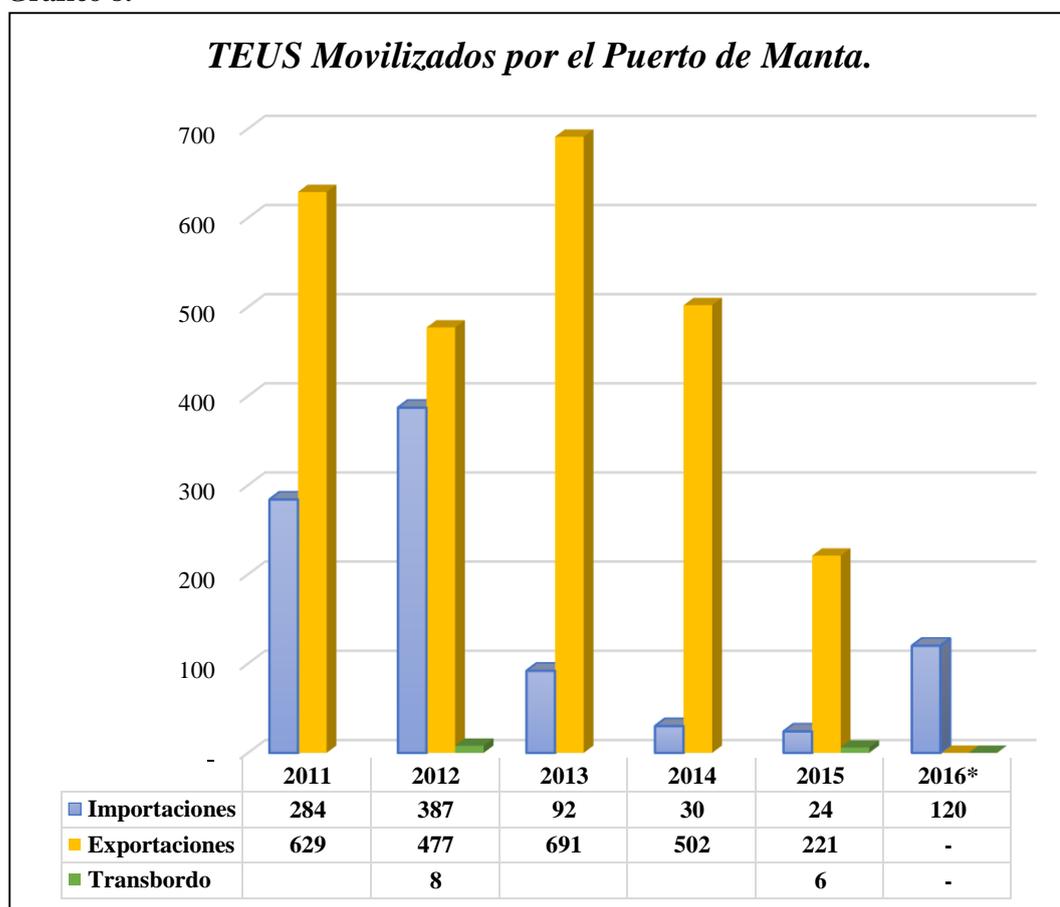
Según Autoridad Portuaria de Manta (2010) los TEUS es una unidad de medida portuaria que equivale a un contenedor de 20 Pie. A continuación se presentan datos del total de TEUS movilizado por el Puerto de Manta en los últimos años.

**Tabla 14.**

| <i>TEUS Movilizados por el Puerto de Manta.</i> |                      |                      |                   |              |
|---|----------------------|----------------------|-------------------|--------------|
| <b>Año</b>                                      | <b>Importaciones</b> | <b>Exportaciones</b> | <b>Transbordo</b> | <b>Total</b> |
| 2011  | 284                  | 629                  |                   | <b>913</b>   |
| 2012  | 387                  | 477                  | 8                 | <b>872</b>   |
| 2013  | 92                   | 691                  |                   | <b>783</b>   |
| 2014  | 30                   | 502                  |                   | <b>532</b>   |
| 2015  | 24                   | 221                  | 6                 | <b>251</b>   |
| 2016*   | 120                  | -                    | -                 | <b>120</b>   |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 8.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

#### 4.4.4. Tipo de Carga Movilizada en el Puerto de Manta.

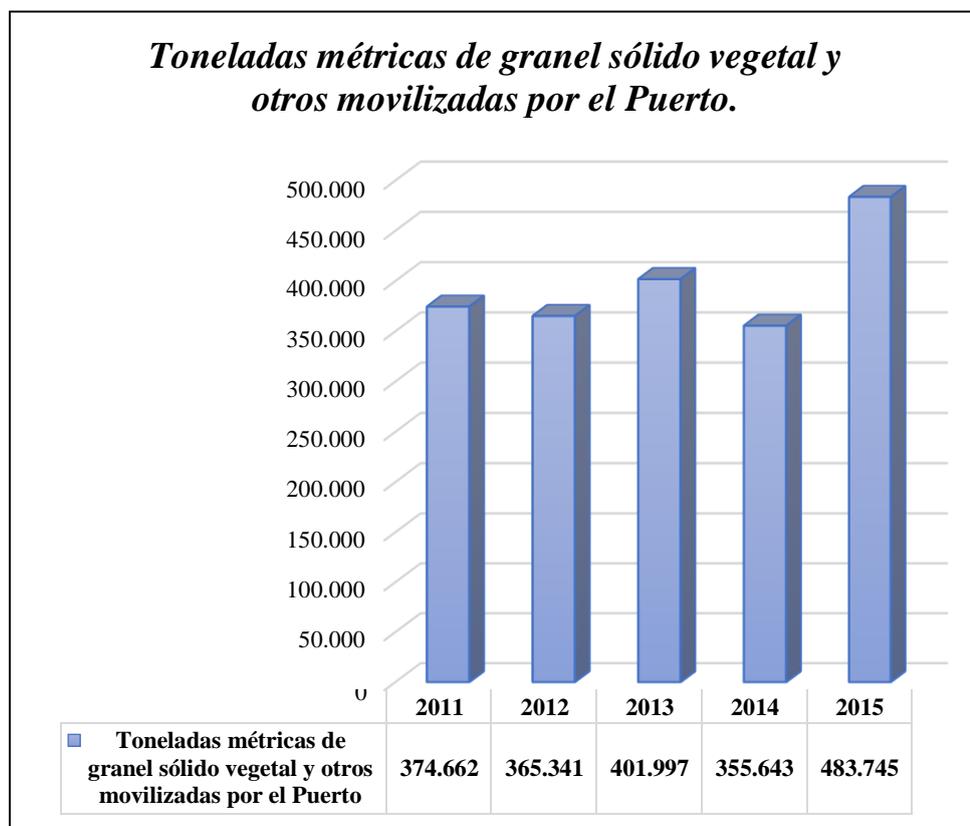
Mediante información de datos obtenidos por Autoridad Portuaria de Manta se detallan los diferentes tipos de carga y total de las mismas que han sido atendidas en el Puerto de la ciudad en los últimos años.

**Tabla 15.**

| <b>Toneladas métricas de granel sólido vegetal y otros movilizados por el Puerto.</b> |              |
|---|--------------|
| <b>Año</b>  | <b>Total</b> |
| 2011  | 374,662      |
| 2012  | 365,341      |
| 2013  | 401,997      |
| 2014  | 355,643      |
| 2015  | 483,745      |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 9.**



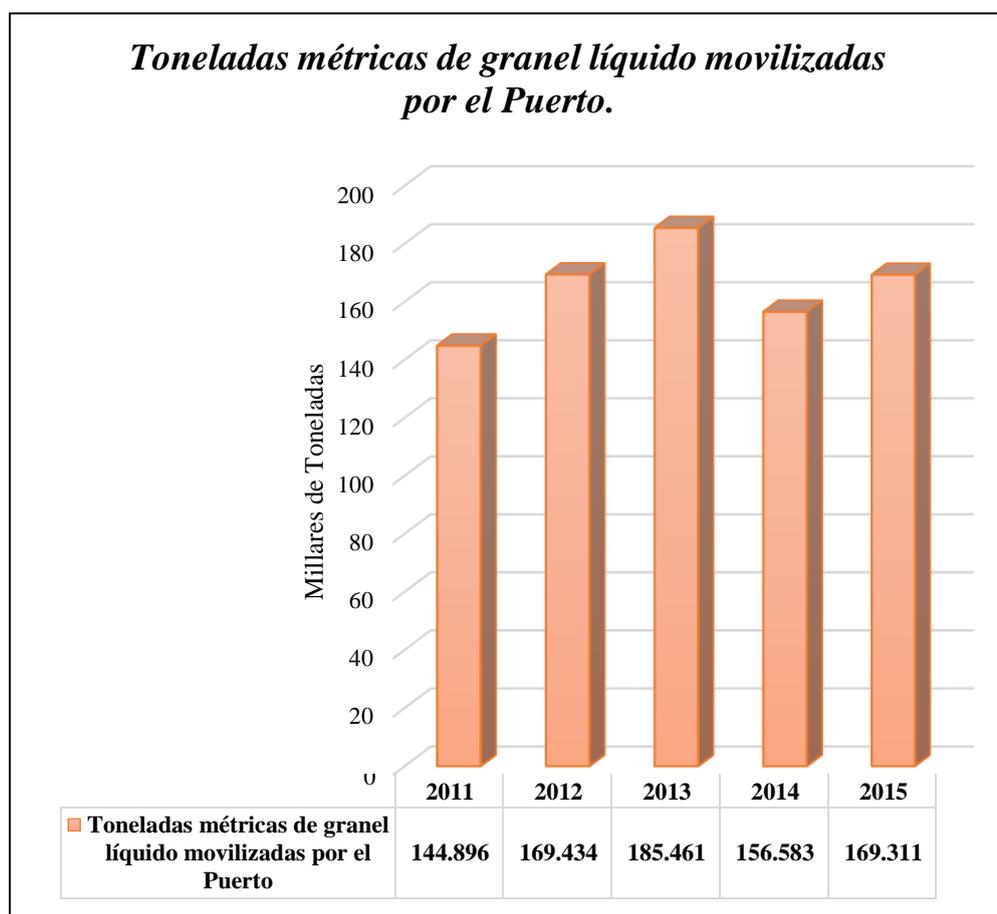
**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

Tabla 16.

| <b>Toneladas métricas de granel líquido movilizadas por el Puerto.</b> |              |
|--|--------------|
| <b>Año</b>   | <b>Total</b> |
| 2011   | 144,896      |
| 2012   | 169,434      |
| 2013   | 185,461      |
| 2014   | 156,583      |
| 2015   | 169,311      |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

Gráfico 10.



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

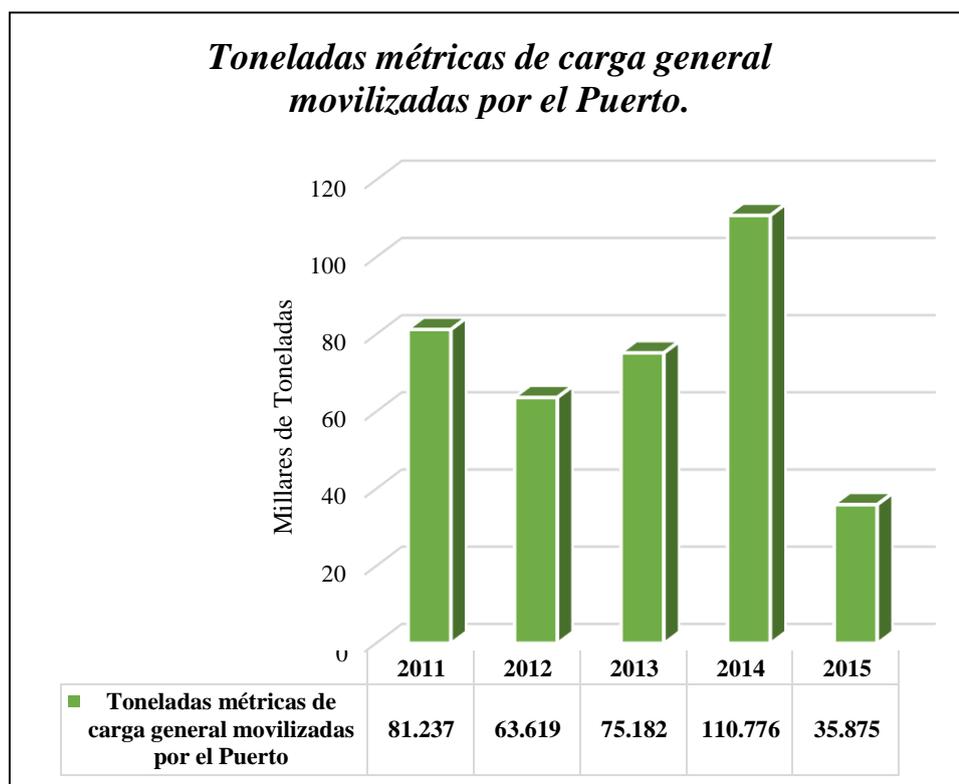
Mediante cifras de Autoridad Portuaria de Manta se informa acerca de las Toneladas métricas de carga general movilizadas por el Puerto de la ciudad.

**Tabla 17.**

| <b>Toneladas métricas de carga general movilizadas por el Puerto.</b> |              |
|---|--------------|
| <b>Año</b>  | <b>Total</b> |
| 2011  | 81,237       |
| 2012  | 63,619       |
| 2013  | 75,182       |
| 2014  | 110,776      |
| 2015  | 35,875       |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 11.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

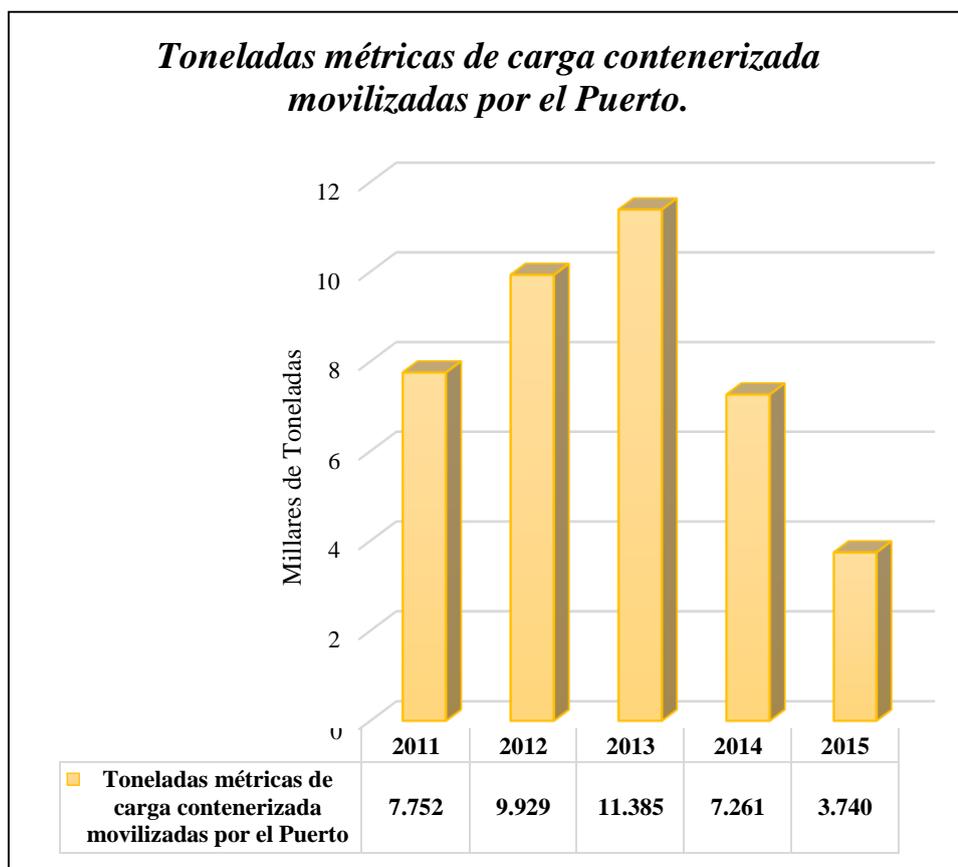
A continuación se presentan las cifras de carga en contenedor movilizadas por el Puerto de Manta. Información que se obtuvo de Autoridad Portuaria de Manta. (2016):

**Tabla 18.**

| <b>Toneladas métricas de carga contenerizada movilizadas por el Puerto.</b> |              |
|---|--------------|
| <b>Año</b>  | <b>Total</b> |
| 2011  | 7,752        |
| 2012  | 9,929        |
| 2013  | 11,385       |
| 2014  | 7,261        |
| 2015  | 3,740        |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 12.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

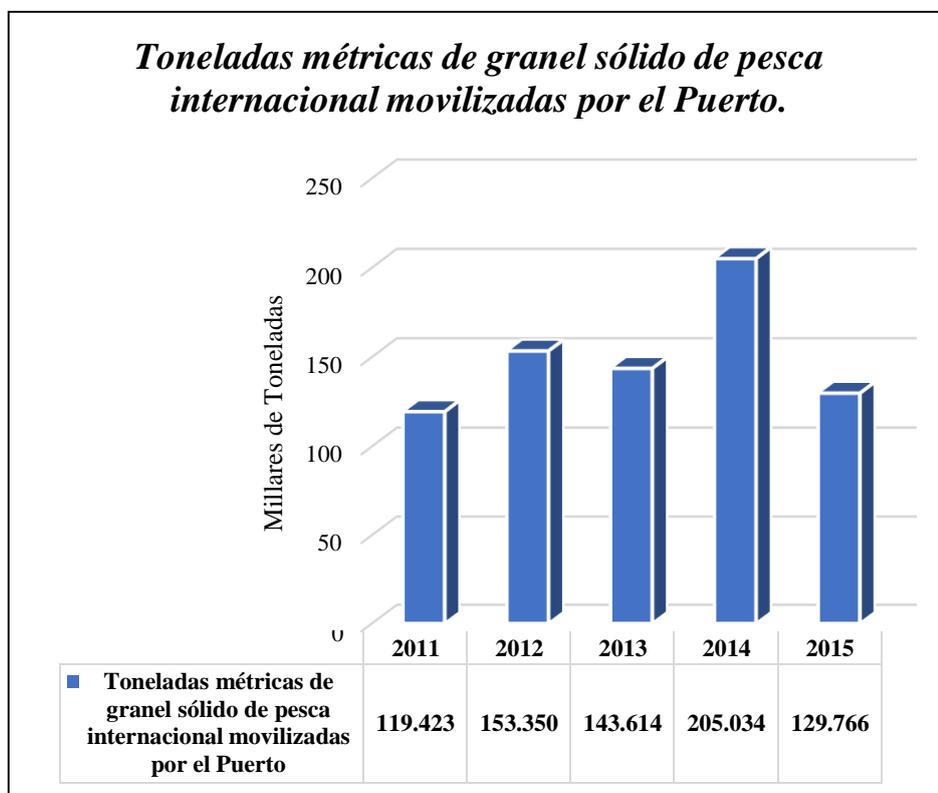
Es importante mostrar las cifras de toneladas métricas de granel sólido de pesca Internacional movilizadas por el Puerto de la ciudad de Manta, para lo cual se presenta la siguiente tabla y gráfico:

**Tabla 19.**

| <b>Toneladas métricas de granel sólido de pesca internacional movilizadas por el Puerto.</b> |              |
|--|--------------|
| <b>Año</b>   | <b>Total</b> |
| 2011   | 119,423      |
| 2012   | 153,350      |
| 2013   | 143,614      |
| 2014   | 205,034      |
| 2015   | 129,766      |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 13.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

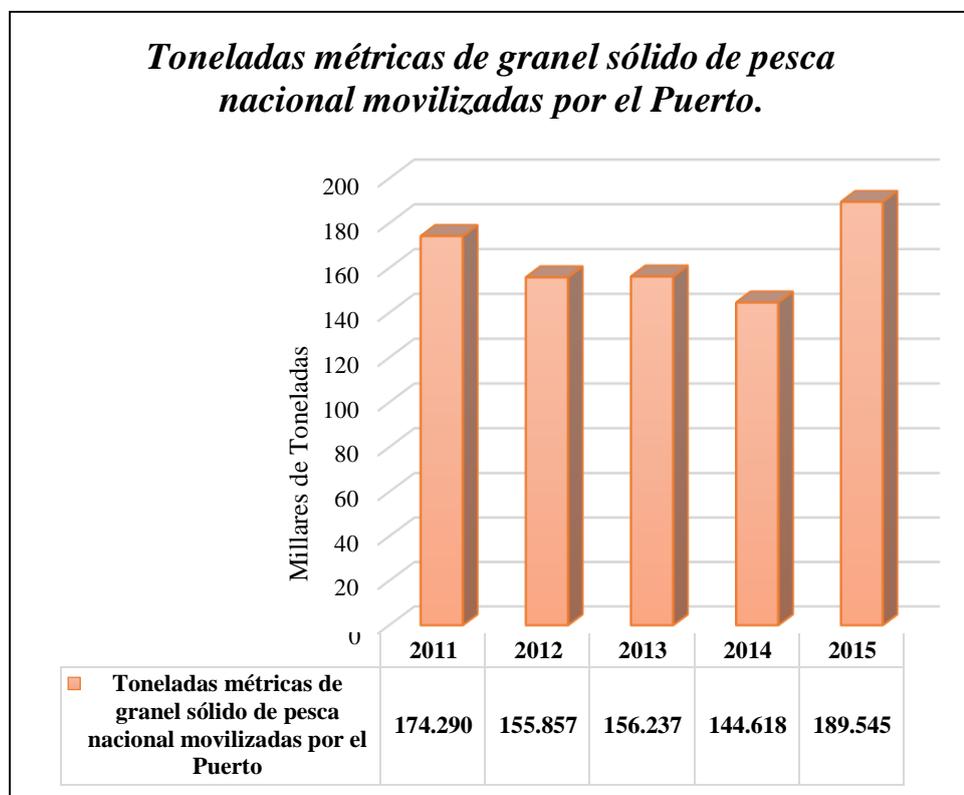
La siguiente tabla y gráfico muestran las toneladas de Granel Sólido de Pesca Nacional movilizadas por el Puerto de Manta. Cifras obtenidas por APM, (2016).

**Tabla 20.**

| <b>Toneladas métricas de granel sólido de pesca nacional movilizadas por el Puerto.</b> |              |
|---|--------------|
| <b>Año</b>  | <b>Total</b> |
| 2011  | 174,290      |
| 2012  | 155,857      |
| 2013  | 156,237      |
| 2014  | 144,618      |
| 2015  | 189,545      |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 14.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

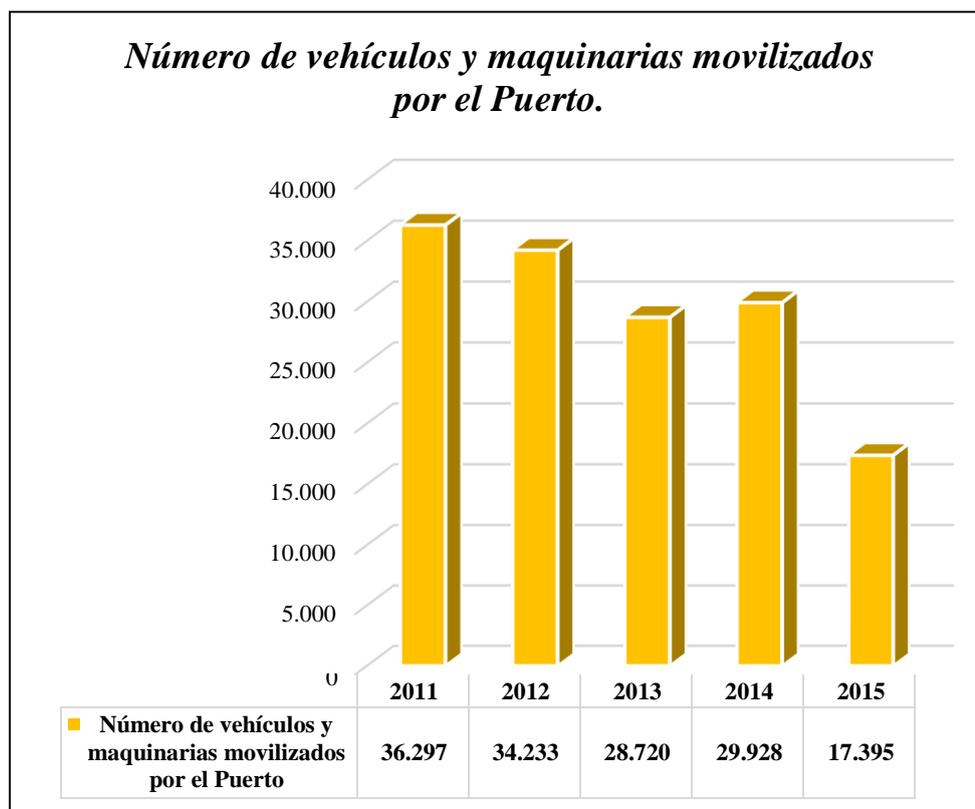
Mediante datos obtenidos por parte de Autoridad Portuaria de Manta se muestra el número de vehículos y maquinarias movilizadas por el Puerto de la ciudad.

**Tabla 21.**

| <b>Número de vehículos y maquinarias movilizadas por el Puerto.</b> |              |
|---|--------------|
| <b>Año</b>  | <b>Total</b> |
| 2011  | 36,297       |
| 2012  | 34,233       |
| 2013  | 28,720       |
| 2014  | 29,928       |
| 2015  | 17,395       |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 15.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

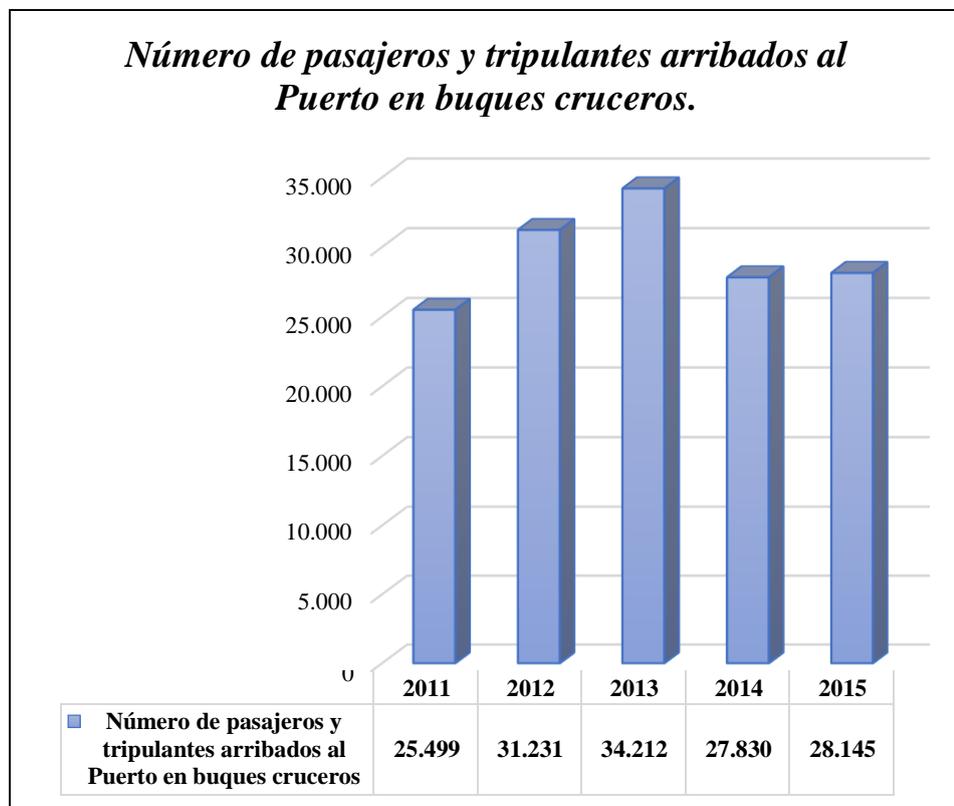
La siguiente tabla muestra el número de pasajeros y tripulantes que ha arribado al puerto en cruceros. Cifras importantes que muestran índices de turistas que llegan a la ciudad y que contribuyen mediante la adquisición de bienes y servicios a la dinamización de la economía local.

**Tabla 22.**

| <b>Número de pasajeros y tripulantes arribados al Puerto en buques cruceros.</b> |              |
|--|--------------|
| <b>Año</b>   | <b>Total</b> |
| 2011   | 25,499       |
| 2012   | 31,231       |
| 2013   | 34,212       |
| 2014   | 27,830       |
| 2015   | 28,145       |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 16.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

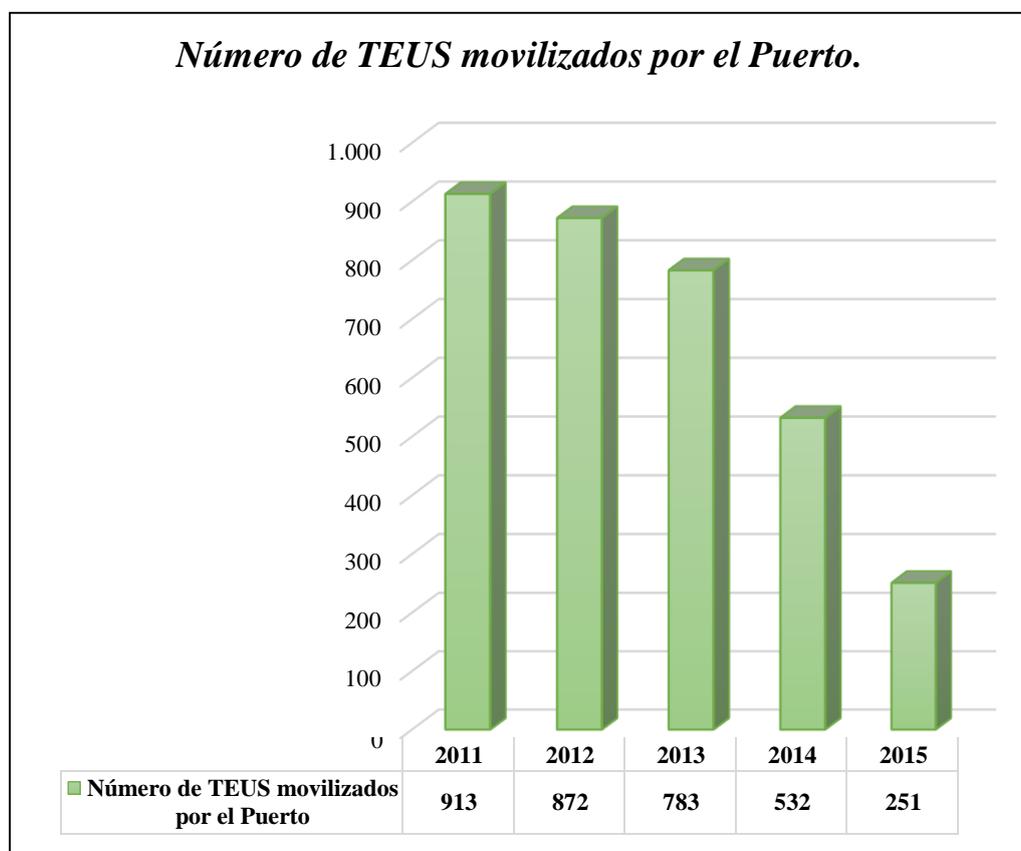
La siguiente tabla y gráfico muestran el número de TEUS movilizados en el Puerto de Manta; conociendo que TEUS muestra la capacidad de carga que tiene un contenedor de 20 pies.

**Tabla 23.**

| <b>Número de TEUS movilizados por el Puerto.</b> |              |
|--|--------------|
| <b>Año</b>                                       | <b>Total</b> |
| 2011   | 913          |
| 2012   | 872          |
| 2013   | 783          |
| 2014   | 532          |
| 2015   | 251          |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 17.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

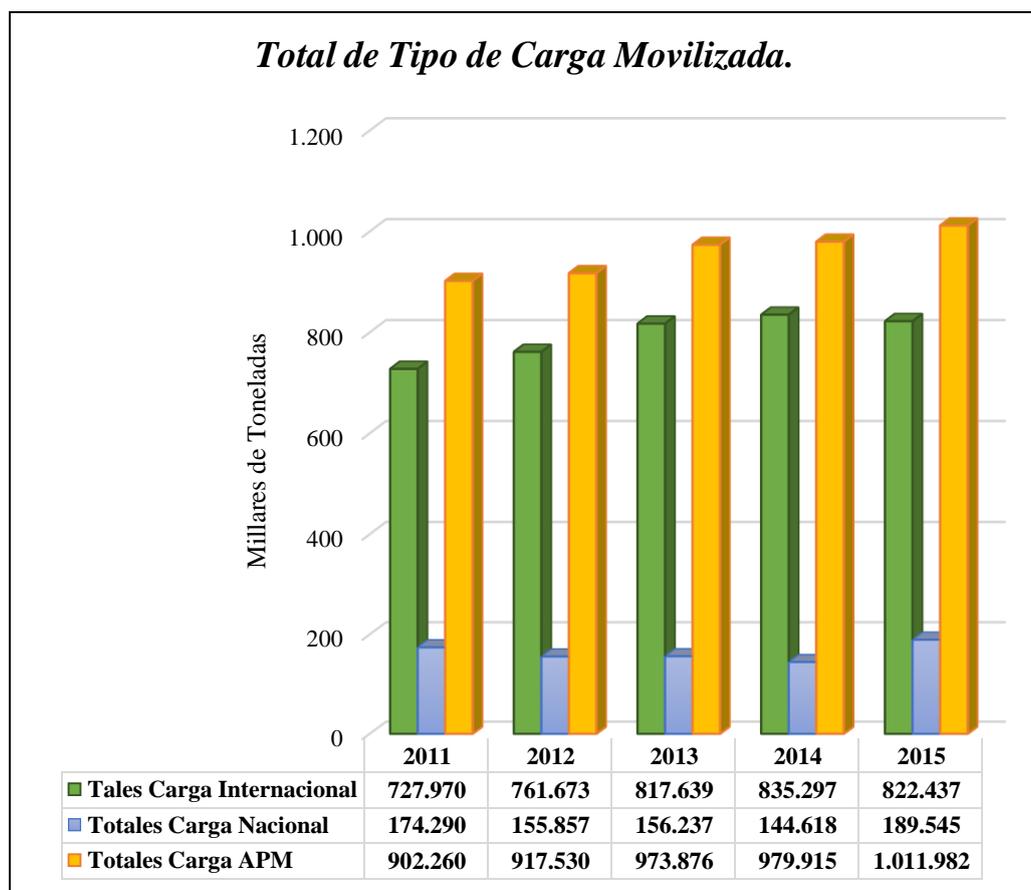
La siguiente tabla y gráfico muestran el total de Tipo de Carga movilizada por el Puerto de Manta. En las cifras de Carga Internacional están consideradas las cifras de Importaciones, Exportaciones y Transbordo.

**Tabla 24.**

| <i>Total de tipo de Carga Movilizada.</i> |                                    |                               |                          |
|---|------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| <b>Año</b>                                | <b>Totales Carga Internacional</b> | <b>Totales Carga Nacional</b> | <b>Totales Carga APM</b> |
| 2011                                      | 727,970                            | 174,290                       | <b>902,260</b>           |
| 2012                                      | 761,673                            | 155,857                       | <b>917,530</b>           |
| 2013                                      | 817,639                            | 156,237                       | <b>973,876</b>           |
| 2014                                      | 835,297                            | 144,618                       | <b>979,915</b>           |
| 2015                                      | 822,437                            | 189,545                       | <b>1,011,982</b>         |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 18.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

#### **4.5. Causas y Consecuencias del Puerto.**

El trabajo de titulación realizado acerca de la incidencia del Puerto en el desarrollo económico y financiero de la ciudad de Manta permitió establecer las siguientes causas y consecuencias:

##### **4.5.1. Causas del Puerto de Manta.**

Una de las causas que señala la historia para el desarrollo y creación del Puerto de la ciudad de Manta ha sido la ubicación privilegiada que tiene en la parte del Pacífico Sur, contando con gran calado de forma natural que da el fácil acceso a grandes barcos; esto ha hecho que el Puerto sea actualmente por su infraestructura considerado tanto Nacional como Internacional. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

##### **4.5.2. Consecuencias del Puerto.**

Consecuencias importantes del Puerto de Manta ha sido por ejemplo la construcción de la “Vía Circunvalación” en el año 1998; hecho fundamental que contribuyó al desarrollo de la Ciudad, además de dar nuevas vías de acceso a la misma, permitiendo desahogar el tráfico del casco urbano y vías congestionadas como la 4 de Noviembre, por motivo de que se obligó al transporte principalmente pesado, inter-cantonal e interprovincial ocupar la carretera como ruta para entrar y salir de la ciudad. (Piloso y Soria, 2015).

Otra de las consecuencias importantes de tener el Puerto de Manta fue la construcción de la “Vía Puerto-Aeropuerto”, que como en el caso de la

construcción de la Vía circunvalación, permitió a Manta crecer y con el tiempo desarrollar su economía, ya que permitió tener carreteras de fácil acceso al puerto y el Cantón, el transporte desde el funcionamiento de tal obra ha sido más eficiente y la inversión extranjera en empresas pesqueras ha sido promovida con la ayuda de las obras mencionadas. (Piloso y Soria, 2015).

## **CAPÍTULO 5. Aporte del Puerto al Desarrollo Económico y Financiero de Manta.**

El Puerto de la ciudad de Manta ha sido fundamental en el aporte al Desarrollo Económico y Financiero de la ciudad; actividades como la pesca han servido para dar inicios al sistema bancario e industrial, asimismo se ha dado expansión a los mercados locales, originando muchas fuentes de trabajo. Cabe recalcar que la pesca es una muy importante fuente de trabajo para la población de Manta, donde las personas que se dedican a esta actividad han creado gremios y Asociaciones relacionadas con el sector Pesquero. Además es fundamental mencionar que el Puerto de Manta participa de forma continua en las actividades pesqueras de la ciudad y brinda fuentes de trabajo de manera directa e indirecta (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

### **5.1. Impacto del Puerto de Manta en el desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad.**

Se conoce que el Puerto de la ciudad de Manta impacta de manera muy notable en el desarrollo económico y financiero del Cantón; el puerto tiene patios y cuenta además con bodegas mismas que sirven para almacenar contenedores,

distintas clases de vehículos y otras cargas; cuenta además con un terreno de 11 hectáreas y se proyecta que sea mayor la capacidad con lo que se menciona que sería cinco veces mayor a lo que se conoce en la actualidad. Solo el aporte por parte de la actividad pesquera proveniente del Puerto es del 7% del PIB del Ecuador, lo que pone en manifiesto la importancia y el impacto muy alto de la pesca y el servicio portuario en la economía del país. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

### 5.1.1. Datos de Operación del Puerto.

Se conoce que los ingresos que son generados por Autoridad Portuaria de Manta, provienen de los servicios portuarios, en atención a buques, a diferentes tipos de cargas y también a pasajeros. Los ingresos del Puerto están regulados y amparados por leyes tarifarias que han sido expedidas para el correspondiente tráfico Internacional. (Autoridad Portuaria de Manta, 2015).

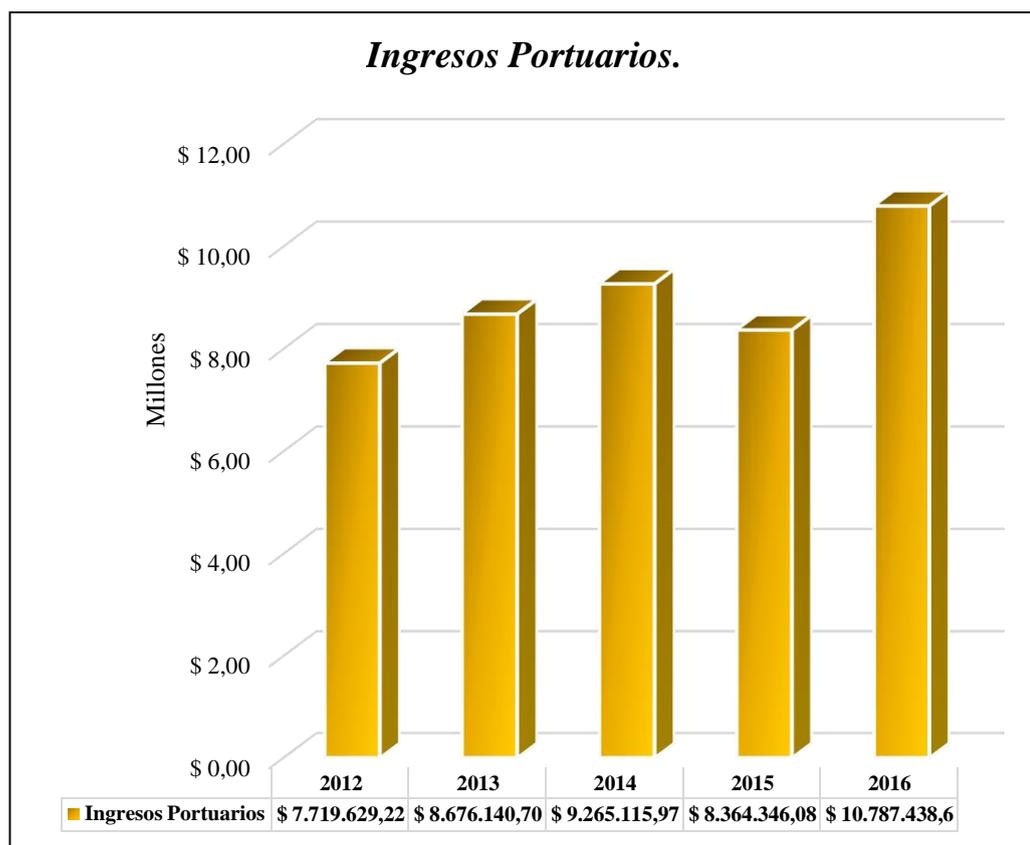
Los ingresos de Operación del Puerto de Manta se detallan a continuación mediante cifras obtenidas en Autoridad Portuaria de Manta, (2016):

**Tabla 25.**

| <i><b>Ingresos Portuarios.</b></i> |                                |
|------------------------------------|--------------------------------|
| <i><b>Año</b></i>                  | <i><b>Total</b></i>            |
| 2012                               | \$ 7,719,629.22                |
| 2013                               | \$ 8,676,140.70                |
| 2014                               | \$ 9,265,115.97                |
| 2015                               | \$ 8,364,346.08                |
| 2016                               | \$ 10,787,438.67               |
| <i><b>Gran total</b></i>           | <i><b>\$ 44,812,670.64</b></i> |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 19.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

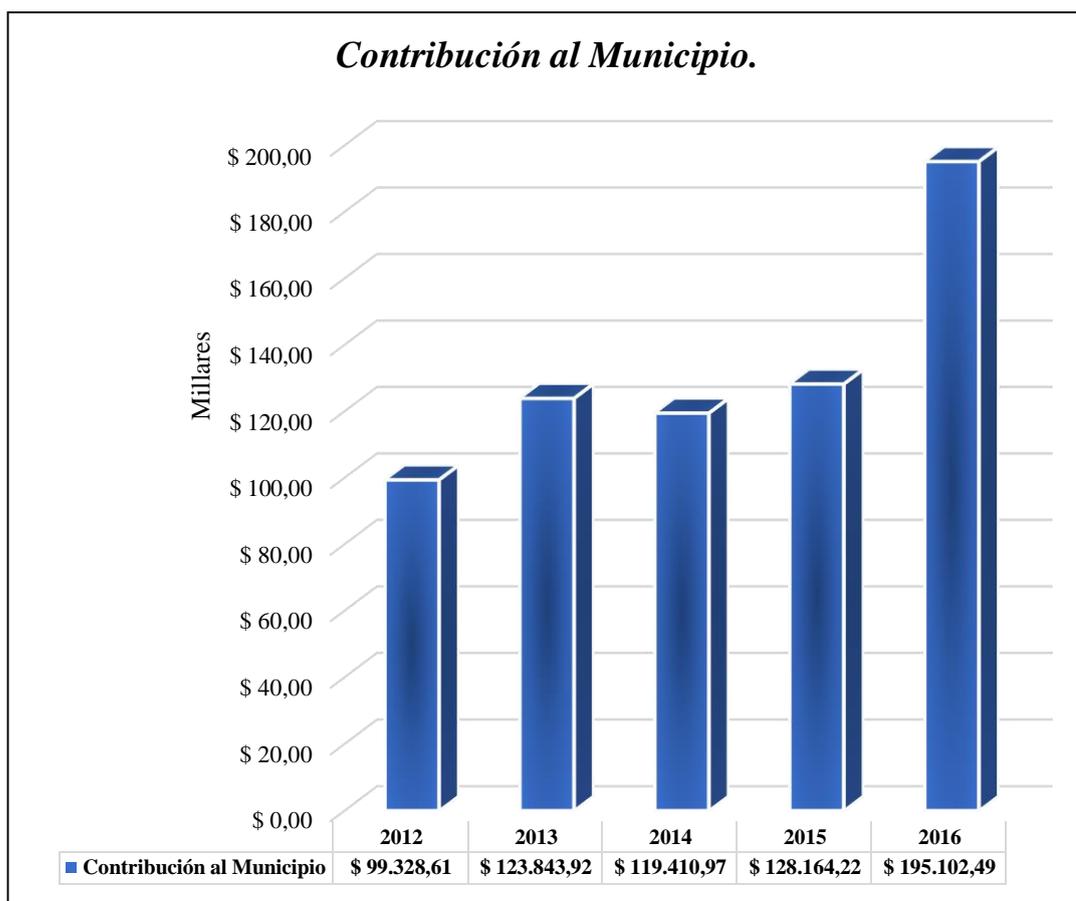
A continuación se presentan cifras acerca de la contribución del Puerto de Manta al GAD de la ciudad durante los últimos años:

**Tabla 26.**

| <b><i>Contribución al Municipio.</i></b> |                      |
|--|----------------------|
| <b><i>Año</i></b>                        | <b><i>Total</i></b>  |
| 2012                                     | \$ 99,328.61         |
| 2013                                     | \$ 123,843.92        |
| 2014                                     | \$ 119,410.97        |
| 2015                                     | \$ 128,164.22        |
| 2016                                     | \$ 195,102.49        |
| <b><i>Gran total</i></b>                 | <b>\$ 665,850.21</b> |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 20.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

## **5.2. Concesión del Puerto de Manta.**

El día viernes 16 de Noviembre del 2016 se firmó la concesión del Puerto de Manta, misma que fue realizada por la empresa chilena AGUNSA. Es importante mencionar que la concesión del Puerto de Manta fue para 40 años, invirtiendo un capital de aproximadamente \$ 177'353.347 de dólares; además se deja claro en el contrato que existe un canon que es fijo de \$ 310.000 al año y se señala un canon que es variable por cada tonelada métrica de \$ 0,20 también por contenedores que sean de 20 pies \$ 5 dólares. Participaron en la firma del contrato el gerente de AGUNSA Luis Mancilla, así como el José García mismo que es

gerente de Autoridad Portuaria de la ciudad de Manta, acto que se realizó en la Autoridad Portuaria del Cantón. (El Diario, 2016).

El Señor Luis Mancilla quién estuvo presente y firmo el contrato de concesión del Puerto de Manta como gerente de AGUNSA estará al frente de la misma y manifiesta que es de suma importancia las relaciones que el Puerto tenga con la ciudad con el fin de tener un mejor desarrollo portuario y ayudar a la economía de Manta y el Ecuador. (El Diario, 2016).

No está de más recordar, que Autoridad portuaria de Manta, tiene una concesión fallida con TIDE (Terminales Internacionales del Ecuador), misma que en sus inicios fue foco de desarrollo en la ciudad, generando grande ingresos al sector y a sus colaboradores, siendo que los sueldos a trabajadores muy generosos, entregando a Manta liquidez en los mercados y en las transacciones que se realizaban diariamente, la concesión tuvo una duración de 2 años aproximadamente, hasta que el Directorio de aquel tiempo, mediante asesoría de la Función Judicial del Estado dio por terminado dicho Contrato, retomando la administración de las áreas administradas a APM en el año 2006. Actualmente son muchos los bienes y maquinarias que la concesión fallida dejo bajo la administración portuaria, con la finalidad de asegurar las operaciones portuarias, este proceso se encuentra aún en litigio legal en tribunales internacionales, mismo que es llevado por el Consejo de la Judicatura del Ecuador.

AGUNSA aunque es la empresa concesionaria que realizó y gano el concurso público internacional de delegación del Puerto de Manta, mas sin

embargo para la ejecución y operaciones de la terminal portuaria, según los pliegos se tuvo la necesidad de crear una nueva empresa, llamada TERMINALES PORTUARIOS DE MANTA, misma que entrará en operaciones desde el mes de marzo del 2017

### 5.3. Volumen esperado por la concesión en toneladas.

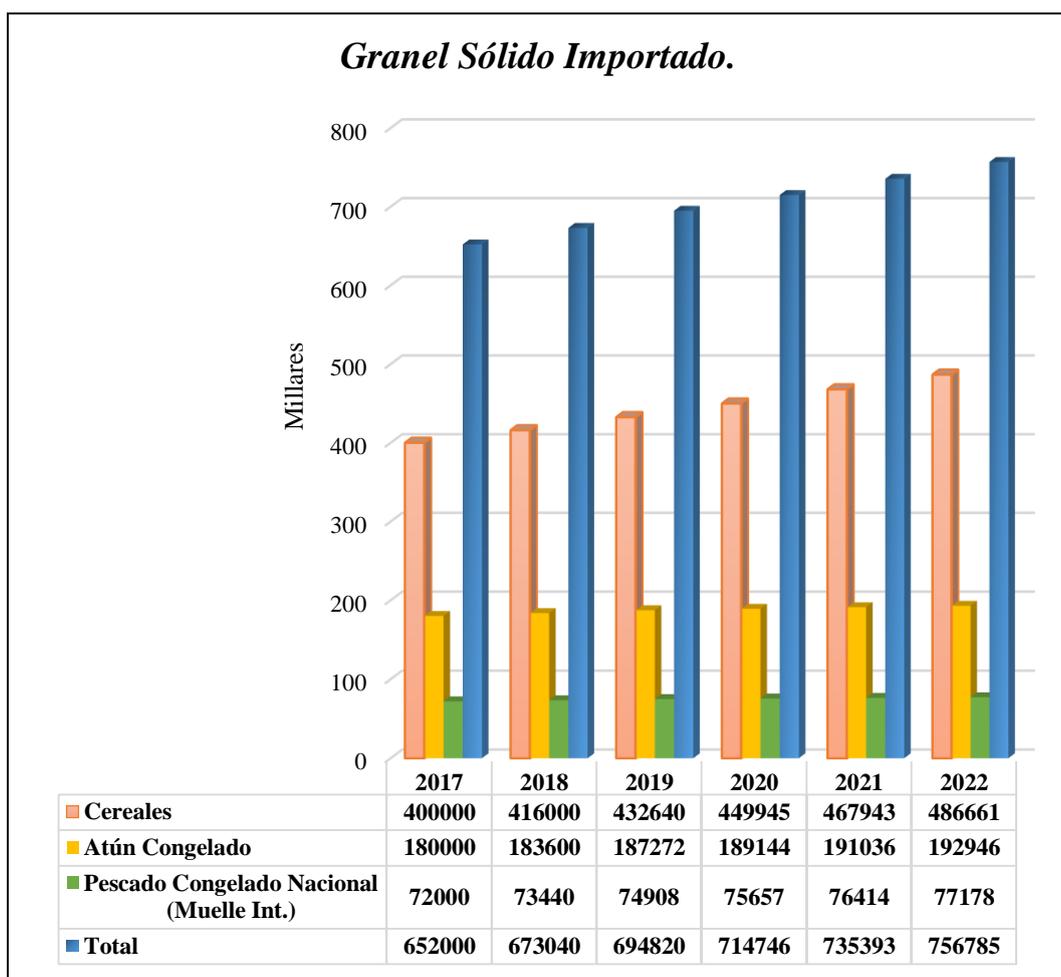
Mediante la actual concesión del Puerto de Manta se desea garantizar el acceso y atención al tráfico marítimo y cargas que se realicen en dicho Puerto. Así por ejemplo tenemos las siguientes cifras que proyectan la carga que se realizará en los próximos años con la contratación que se ha realizado a la empresa AGUNSA. (Autoridad Portuaria de Manta, 2017).

**Tabla 27.**

| <i>Granel Sólido Importado. (En Toneladas).</i> |                 |                       |  |               |
|---|-----------------|-----------------------|--|---------------|
| <b>Año</b>                                      | <b>Cereales</b> | <b>Atún Congelado</b> | <b>Pescado Congelado Nacional (Muelle Internacional)</b> | <b>Total</b>  |
| 2017  | 400000          | 180000                | 72000  | <b>652000</b> |
| 2018  | 416000          | 183600                | 73440  | <b>673040</b> |
| 2019  | 432640          | 187272                | 74908  | <b>694820</b> |
| 2020  | 449945          | 189144                | 75657  | <b>714746</b> |
| 2021  | 467943          | 191036                | 76414  | <b>735393</b> |
| 2022  | 486661          | 192946                | 77178  | <b>756785</b> |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 21.**



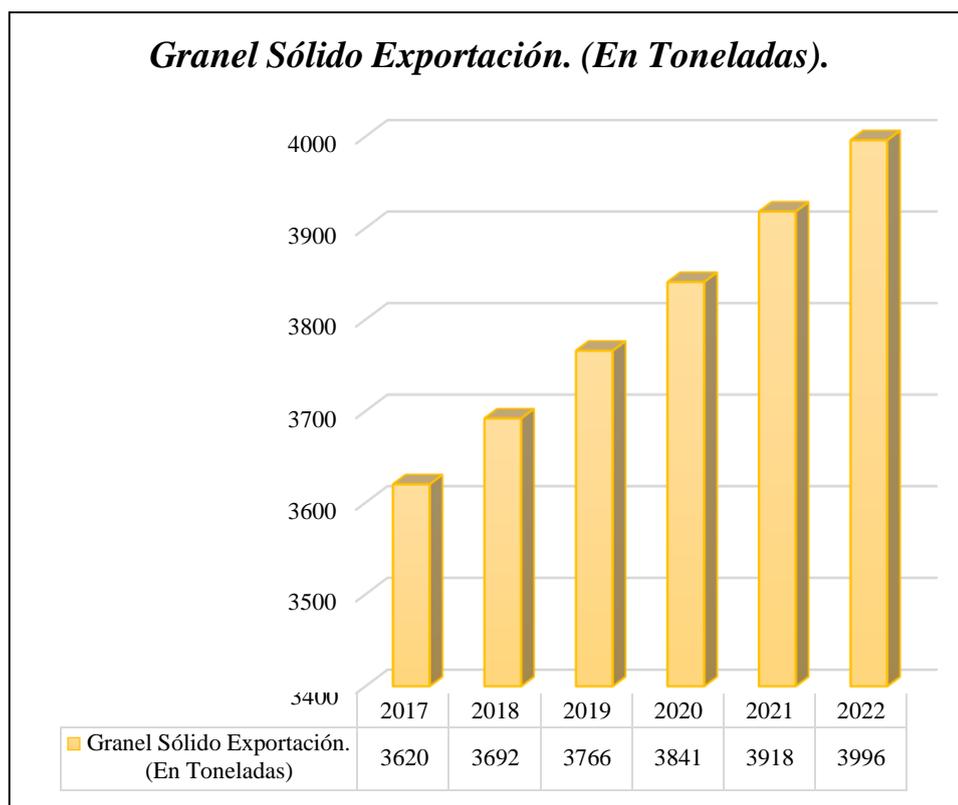
**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Tabla 28.**

| <b>Granel Sólido Exportación. (En Toneladas).</b> |              |
|---|--------------|
| <b>Año</b>  | <b>Total</b> |
| 2017  | 3620         |
| 2018  | 3692         |
| 2019  | 3766         |
| 2020  | 3841         |
| 2021  | 3918         |
| 2022  | 3996         |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 22.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

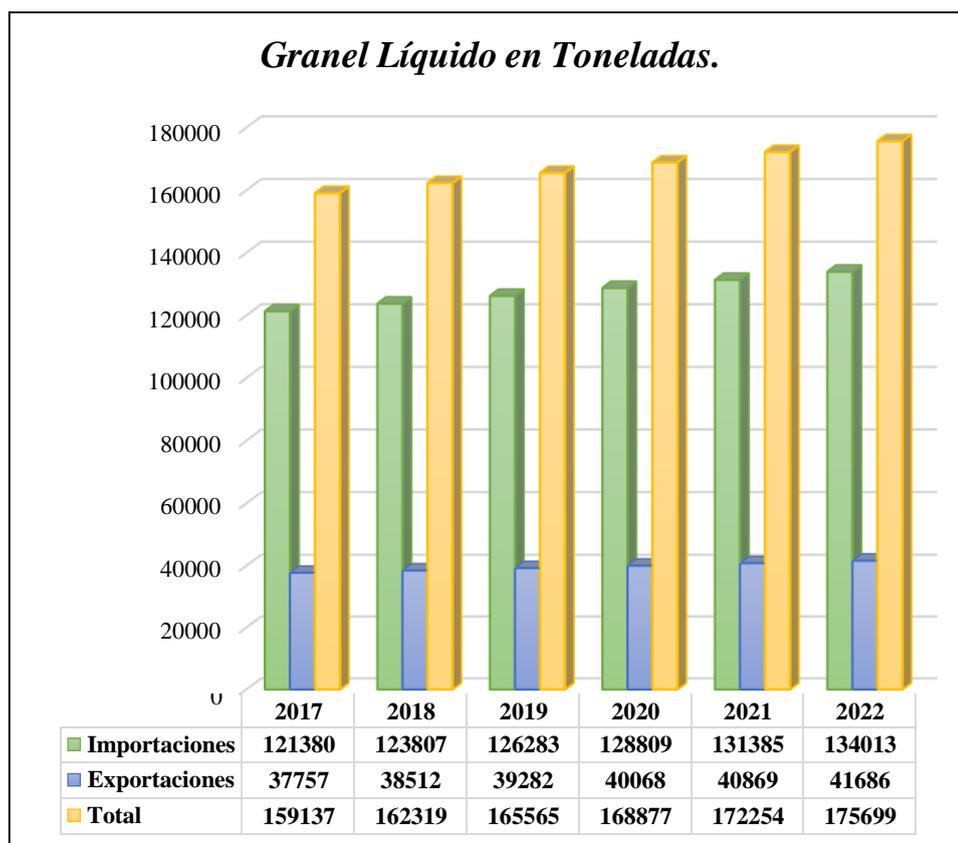
Como se observa en el gráfico anterior las cargas de granel sólido de Exportación crecerán anualmente, permitiendo que las operaciones portuarias sigan un crecimiento sostenido en el ciclo de administración de la actual concesión del Puerto de la ciudad.

**Tabla 29.**

| <b>Granel Líquido. (En Toneladas).</b> |                      |                      |               |
|--|----------------------|----------------------|---------------|
| <b>Año</b>                             | <b>Importaciones</b> | <b>Exportaciones</b> | <b>Total</b>  |
| 2017                                   | 121380               | 37757                | <b>159137</b> |
| 2018                                   | 123807               | 38512                | <b>162319</b> |
| 2019                                   | 126283               | 39282                | <b>165565</b> |
| 2020                                   | 128809               | 40068                | <b>168877</b> |
| 2021                                   | 131385               | 40869                | <b>172254</b> |
| 2022                                   | 134013               | 41686                | <b>175699</b> |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 23.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

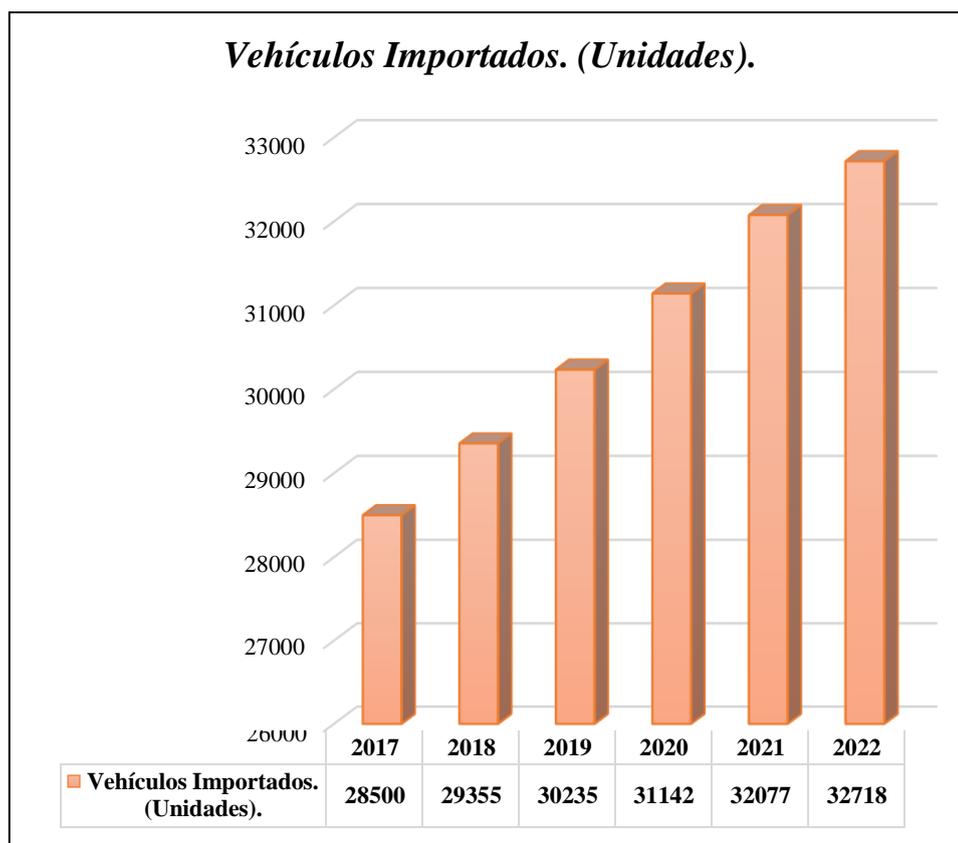
La siguiente tabla y gráfico muestran cifras de futuras cargas en unidades de vehículos, que según datos de Autoridad Portuaria de Manta (2016), crecerán con la actual administración concesionaria.

**Tabla 30.**

| <b>Vehículos Importados. (Unidades).</b> |              |
|--|--------------|
| <b>Año</b>                               | <b>Total</b> |
| 2017                                     | 28500        |
| 2018                                     | 29355        |
| 2019                                     | 30235        |
| 2020                                     | 31142        |
| 2021                                     | 32077        |
| 2022                                     | 32718        |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 24.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

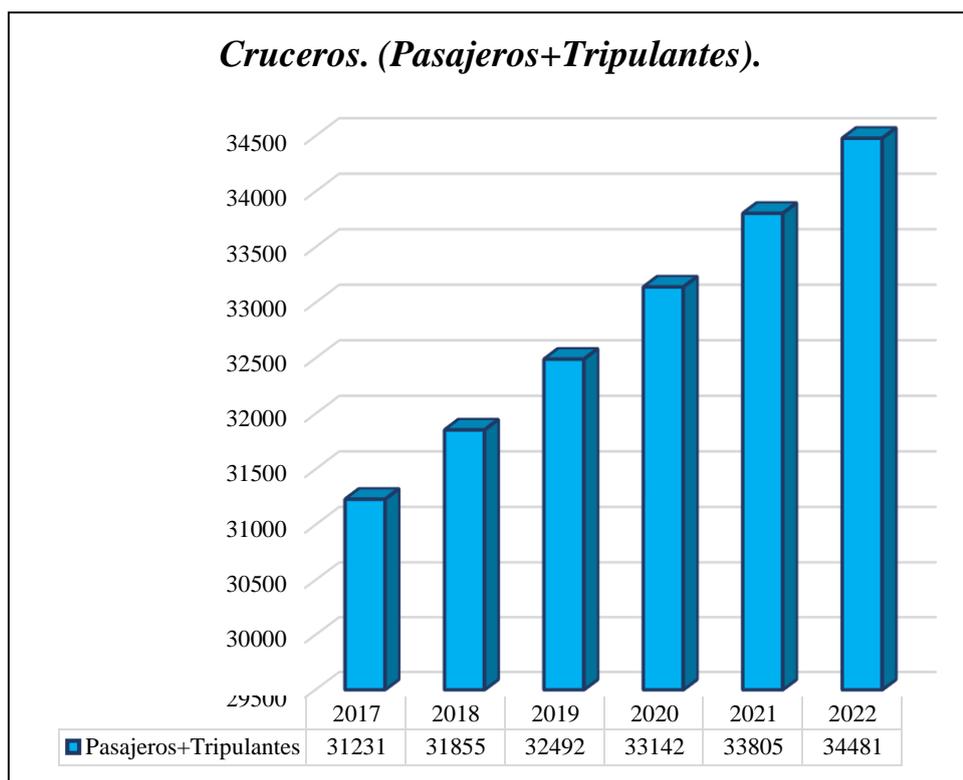
La llegada de personas en cruceros también recibirá un aumento constante en el Puerto de Manta. A continuación se muestran cifras de que proyectan un crecimiento continuo en los 6 primeros años de concesión.

**Tabla 31.**

| <b><i>Cruceros.</i></b> |                                |
|-------------------------|--------------------------------|
| <b>Año</b>              | <b>Pasajeros + Tripulantes</b> |
| 2017                    | 31231                          |
| 2018                    | 31855                          |
| 2019                    | 32492                          |
| 2020                    | 33142                          |
| 2021                    | 33805                          |
| 2022                    | 34481                          |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 25.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

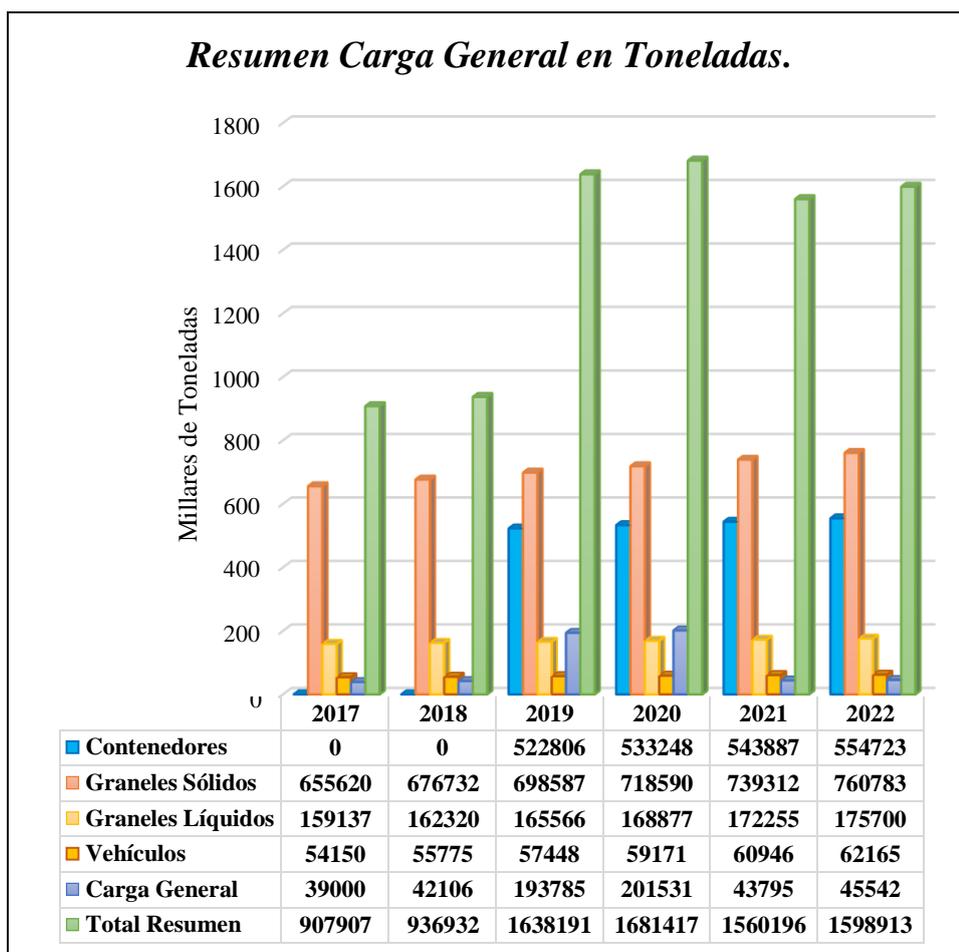
**Tabla 32.**

**Resumen Carga General en Toneladas.**

| Año  | Contenedores | Gráneles Sólidos | Gráneles Líquidos | Vehículos | Carga General | Total Resumen  |
|------|--------------|------------------|-------------------|-----------|---------------|----------------|
| 2017 | 0            | 655620           | 159137            | 54150     | 39000         | <b>907907</b>  |
| 2018 | 0            | 676732           | 162320            | 55775     | 42106         | <b>936932</b>  |
| 2019 | 522806       | 698587           | 165566            | 57448     | 193785        | <b>1638191</b> |
| 2020 | 533248       | 718590           | 168877            | 59171     | 201531        | <b>1681417</b> |
| 2021 | 543887       | 739312           | 172255            | 60946     | 43795         | <b>1560196</b> |
| 2022 | 554723       | 760783           | 175700            | 62165     | 45542         | <b>1598913</b> |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

Gráfico 26.



Fuente: Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

#### 5.4. Ingresos esperados por la concesión del Puerto.

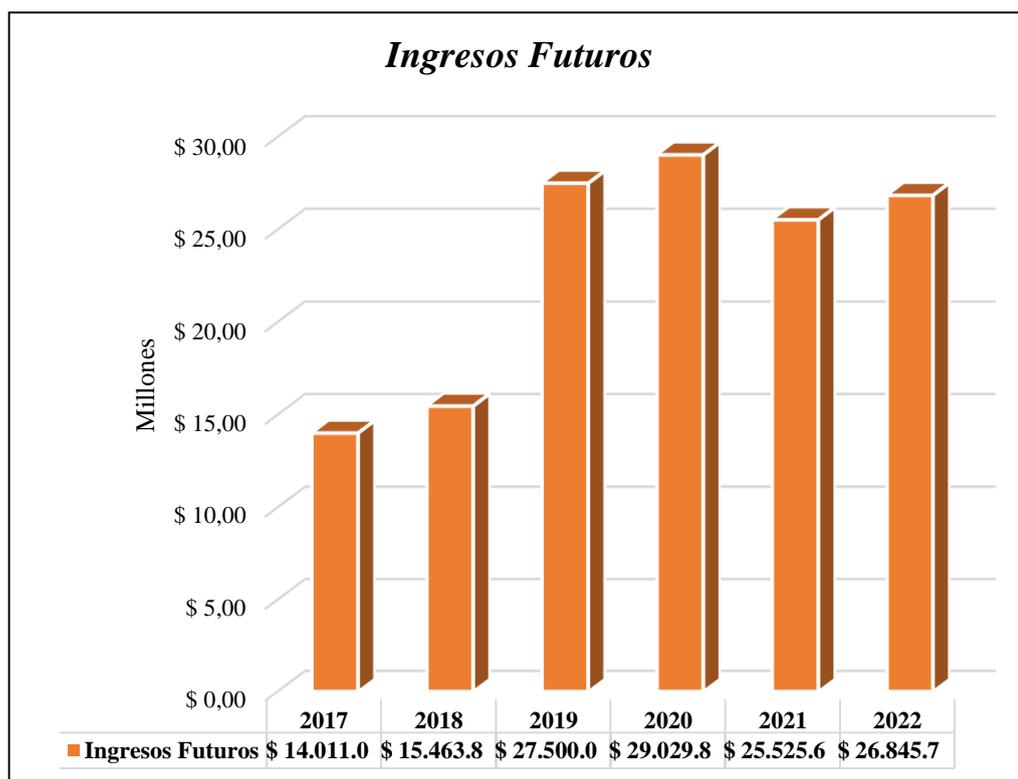
Autoridad Portuaria de Manta muestra cifras que se esperan con la nueva concesión del Puerto:

Tabla 33.

| <b>Ingresos Futuros</b> |                          |
|-------------------------|--------------------------|
| <b>Año</b>              | <b>Total</b>             |
| 2017                    | \$ 14,011,097.90         |
| 2018                    | \$ 15,463,876.51         |
| 2019                    | \$ 27,500,040.09         |
| 2020                    | \$ 29,029,870.54         |
| 2021                    | \$ 25,525,665.54         |
| 2022                    | \$ 26,845,761.60         |
| <b>Total</b>            | <b>\$ 138,376,312.17</b> |

Fuente: Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 27.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

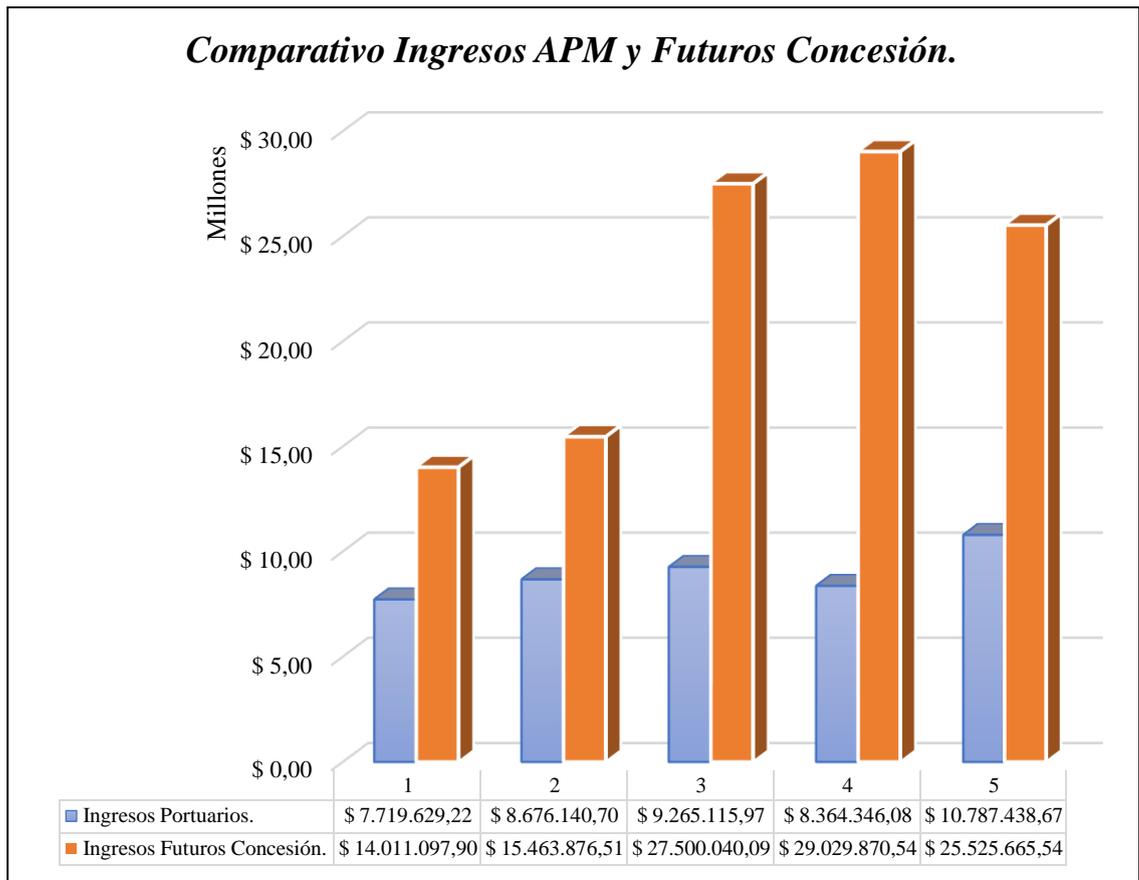
La siguiente tabla y gráfico muestra una comparación de los últimos cinco años de operación portuaria de APM y de los primeros cinco futuros años de administración concesionaria.

**Tabla 34.**

| <i>Comparativo Ingresos APM y Futuros Concesión.</i> |                         |                                    |                          |
|--|-------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| <i>Ingresos Portuarios.</i>                          |                         | <i>Ingresos Futuros Concesión.</i> |                          |
| <i>Año</i>   | <i>Total</i>            | <i>Año</i>                         | <i>Total</i>             |
| 2012   | \$ 7,719,629.22         | 2017                               | \$ 14,011,097.90         |
| 2013   | \$ 8,676,140.70         | 2018                               | \$ 15,463,876.51         |
| 2014   | \$ 9,265,115.97         | 2019                               | \$ 27,500,040.09         |
| 2015   | \$ 8,364,346.08         | 2020                               | \$ 29,029,870.54         |
| 2016   | \$ 10,787,438.67        | 2021                               | \$ 25,525,665.54         |
| <b>Total</b>   | <b>\$ 44,812,670.64</b> | <b>Total</b>                       | <b>\$ 111,530,550.58</b> |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Gráfico 28.**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

La tabla que se presenta a continuación muestra las tarifas futuras para pasajeros y otras tarifas que se darán con la actual concesión del puerto de Manta, lo que permitirá que haya una mayor recaudación y por ende ayude a mantener la dolarización y que la ciudad de Manta se siga desarrollando, aportando trabajo a los pobladores y bienestar social.

**Tabla 35.***Tarifas Futuras para Pasajeros y Otras Tarifas.*

| <b>Detalle</b>   | <b>T. Máxima</b>    | <b>T. Modelo</b>           | <b>IVA</b> |
|--|---------------------|----------------------------|------------|
| <b>Pasajeros</b>   |                     |                            |            |
| Arribo de pasajeros y tripulantes (Uso de Infraestructura) | 2.0 US\$/Pax        | <b>2.0 US\$/Pax</b>        | 100%       |
| Arribo de pasajeros ( Terminal de Pasajeros)               | 25.0 US\$/Pax       | <b>25.0 US\$/Pax</b>       |            |
| <b>Otras Tarifas</b>                                       |                     |                            |            |
| Uso de facilidades por remolcador                          | 75 US\$/op.         | <b>75 US\$/op.</b>         |            |
| Uso de facilidad de por prácticos Buques internacionales   | 75 US\$/op.         | <b>75 US\$/op.</b>         |            |
| Uso de facilidades por Capitanes                           | 38 US\$/op.         | <b>38 US\$/op.</b>         |            |
| Tarja  | 1.00                | <b>1.00</b>                |            |
| Tanqueo de combustible                                     | 5.00                | <b>5.00</b>                |            |
| Operación área grúa portuaria                              | 10.00               | <b>10.00</b>               |            |
| Alquiler de montacargas 3 tons                             | 15.00               | <b>15.00</b>               |            |
| Alquiler de montacargas 7 tons                             | 30.00               | <b>30.00</b>               |            |
| Alquiler de Reachstackers 40 tons                          | 120.00              | <b>120.00</b>              |            |
| Alquiler Grúa Gottwald                                     | 900.00              | <b>900.00</b>              |            |
| Uso Infraestructura Camionetas                             | 1.00                | <b>1.00</b>                |            |
| Uso Infraestructura Camiones                               | 1.50                | <b>1.50</b>                |            |
| Uso Infraestructura Tanquero de agua                       | 3.50                | <b>3.50</b>                |            |
| Uso Infraestructura Tanquero de combustible                | 10.00               | <b>10.00</b>               |            |
| Ocupación de espacio infraestructura muelle                | 0.02                | <b>0.02</b>                |            |
| Ocupación de espacio infraestructura patios                | 0.60                | <b>0.60</b>                |            |
| Carga Peligrosa  | + 20% Tarifa Normal | <b>+ 20% Tarifa Normal</b> |            |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

La tabla anterior y las dos siguientes muestran las nuevas tarifas por servicios que se tendrá que pagar con la nueva administración del Puerto.

**Tabla 36.**  
*Tarifas Futuras de Buques y Contenedores.*

| Detalle   | T. Máxima                  | T. Modelo                    | IVA  |
|---|----------------------------|------------------------------|------|
| <b>Buques</b>   |                            |                              |      |
| Muellaje Nave calado < 11 mts   | 1.0 US\$/meh               | <b>1.0 US\$/meh</b>          |      |
| Muellaje Nave calado > 11 mts   | 1.0 US\$/meh               | <b>1.0 US\$/meh</b>          |      |
| Muellaje Pesca  | 0.3 US\$/meh               | <b>0.3 US\$/meh</b>          | 100% |
| Muellaje ( Mantenimiento)   | 0.4 US\$/meh               | <b>0.4 US\$/meh</b>          | 100% |
| Buque abarloado a otro  | 65% de la<br>tarifa normal | 65% de la tarifa<br>normal   |      |
| Amarre y desamarre  | 50 US\$/op.                | <b>50 US\$/op.</b>           |      |
| Uso de Canal  | 0.10                       | <b>0.10</b>                  |      |
| <b>Contenedores</b>   |                            |                              |      |
| Carga y descarga de contenedor lleno de 20'                             | 160 US\$/Box               | <b>70 US\$/Box</b>           |      |
| Carga y descarga de contenedor lleno de 40'                             | 160 US\$/Box               | <b>70 US\$/Box</b>           |      |
| Carga de contenedor lleno otras dimensiones                             | 180 US\$/Box               | <b>80 US\$/Box</b>           |      |
| Reestibas de Contenedores   |                            | <b>80 US\$/Box</b>           |      |
| Movimiento de grúa (tapas de bodega y remociones)                       | 100 US\$/Mov               | <b>100 US\$/Mov</b>          |      |
| Conexión a energía de contenedores refrigerados en exportación          | 4.0<br>US\$/Box/Hora       | <b>3.5<br/>US\$/Box/Hora</b> | 10%  |
| Carga y descarga de contenedor vacío de 20'                             | 120 US\$/Box               | <b>80 US\$/Box</b>           |      |
| Carga y descarga de contenedor vacío de 40'                             | 120 US\$/Box               | <b>80 US\$/Box</b>           |      |
| Carga y descarga de contenedor vacío de otras dimensiones               | 140 US\$/Box               | <b>80 US\$/Box</b>           |      |
| Conexión a energía de contenedores refrigerados en importación          | 4.0<br>US\$/Box/Hora       | <b>3.5<br/>US\$/Box/Hora</b> | 100% |
| Estancia de contenedores entre el día 4 y 10                            | 3.5<br>US\$/Teu/dia        | <b>3.0 US\$/Teu/dia</b>      | 100% |
| Estancia de contenedores a partir del día 11, inclusive                 | 5.0<br>US\$/Teu/dia        | <b>5.0 US\$/Teu/dia</b>      | 100% |
| Posicionado y traslado para inspección de contenedor                    | 140 US\$/Box               | <b>140 US\$/Box</b>          | 100% |
| Retorno de inspección a patio de contenedor                             | 30 US\$/Box                | <b>30 US\$/Box</b>           | 100% |
| Recepción y entrega de contenedores llenos                              | 40 US\$/Box                | <b>40 US\$/Box</b>           | 100% |
| Late Arrival  | 100 US\$/Box               | <b>100 US\$/Box</b>          | 100% |
| Porteo de contenedores llenos   | 40 US\$/Box                | <b>40 US\$/Box</b>           | 100% |
| Recepción y entrega de contenedores vacíos                              | 20 US\$/Box                | <b>20 US\$/Box</b>           |      |
| Inspección no intrusiva de contenedor (escáner)                         | 40 US\$/Box                | <b>0 US\$/Box</b>            | 100% |
| Servicios de apoyo para la inspección física de mercancía contenerizada | 60 US\$/Box                | <b>60 US\$/Box</b>           | 100% |
| Consolidación y des consolidación                                       | 123.0 US\$/Teu             | <b>70.0 US\$/Teu</b>         | 100% |
| Pesaje Importación  | 45 US\$/Box                | <b>45 US\$/Box</b>           | 100% |
| Sellos Importación  | 10 US\$/Box                | <b>10 US\$/Box</b>           | 100% |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

**Tabla 37.***Tarifas Futuras para Carga General, Vehículos y Granel.*

| <b>Detalle</b>   | <b>T. Máxima</b>     | <b>T. Modelo</b>         | <b>IVA</b> |
|--|----------------------|--------------------------|------------|
| <b>Carga General</b>   |                      |                          |            |
| Carga y descarga de mercancía general                                    | 20.0<br>US\$/Ton     | <b>15.0 US\$/Ton</b>     |            |
| Estancia de carga general entre el día 4 y 10                            | 1.0<br>US\$/Ton/día  | <b>1.0 US\$/Ton/día</b>  | 100%       |
| Estancia de mercancía general a partir del día 11, inclusive             | 2.0<br>US\$/Ton/día  | <b>2.0 US\$/Ton/día</b>  | 100%       |
| Posicionado para inspección de mercancía general                         | 1.0 US\$/Ton         | <b>0.5 US\$/Ton</b>      | 100%       |
| Retorno de inspección de mercancía general                               | 0.2 US\$/Ton         | <b>0.2 US\$/Ton</b>      | 100%       |
| Recepción y entrega de mercancía general                                 | 1.0 US\$/Ton         | <b>1.0 US\$/Ton</b>      | 100%       |
| Servicios de apoyo para la inspección física de mercancía general suelta | 40<br>US\$/Partida   | <b>40 US\$/Partida</b>   | 100%       |
| <b>Vehículos</b>   |                      |                          |            |
| Carga y Descarga de vehículos de igual o menos de 3 toneladas            | 35 US\$/Ud           | <b>30.0 US\$/Ud</b>      |            |
| Carga y Descarga de vehículos de más de 3 toneladas                      | 45 US\$/Ud           | <b>40.0 US\$/Ud</b>      |            |
| Estancia de vehículos del día 4 al 30 inclusive                          | 4<br>US\$/Ud/día     | <b>4.0 US\$/Ud</b>       | 100%       |
| Estancia de vehículos a partir del día 31 inclusive                      | 6<br>US\$/Ud/día     | <b>6.0 US\$/Ud</b>       | 100%       |
| Recepción y entrega de vehículos   | 10 US\$/Ud           | <b>10.0 US\$/Ud</b>      | 100%       |
| <b>Granel</b>  |                      |                          |            |
| Descarga de cereales a silo  | 7.0 US\$/Ton         | <b>7.0 US\$/Ton</b>      |            |
| Descarga de cereal a camión  | 8.0 US\$/Ton         | <b>8.0 US\$/Ton</b>      | 30%        |
| Estancia de cereales en silo   | 0.05<br>US\$/Ton/día | <b>0.05 US\$/Ton/día</b> | 100%       |
| Entrega de cereales de silo  | 1.0 US\$/Ton         | <b>1.0 US\$/Ton</b>      | 100%       |
| Descarga directa de pesca congelada                                      | 15.0<br>US\$/Ton     | <b>15.0 US\$/Ton</b>     | 15%        |
| Carga y descarga de gráneles líquidos                                    | 3.0 US\$/Ton         | <b>3.0 US\$/Ton</b>      | 63%        |
| Uso de Infraestructura Gráneles Solidos                                  | 2.1 US\$/Ton         | <b>2.1 US\$/Ton</b>      |            |
| Uso de Infraestructura Gráneles Líquidos                                 | 1.9 US\$/Ton         | <b>1.9 US\$/Ton</b>      |            |
| Uso de Infraestructura Pesca   | 2.3 US\$/Ton         | <b>2.3 US\$/Ton</b>      |            |

**Fuente:** Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

## **5.4. Análisis de Datos Obtenidos e Interpretación.**

### **5.4.1. Resultados de las Encuestas.**

Las encuestas fueron realizadas a la muestra resultante en la metodología descrita en el Capítulo I, muestra de 383 personas, que estuvieron en las cercanías

del ingreso a Puerto, siendo estas comerciantes, trabajadores, visitantes y demás en general.

**Pregunta 1. ¿En qué sector laboral Ud. se desempeña?**

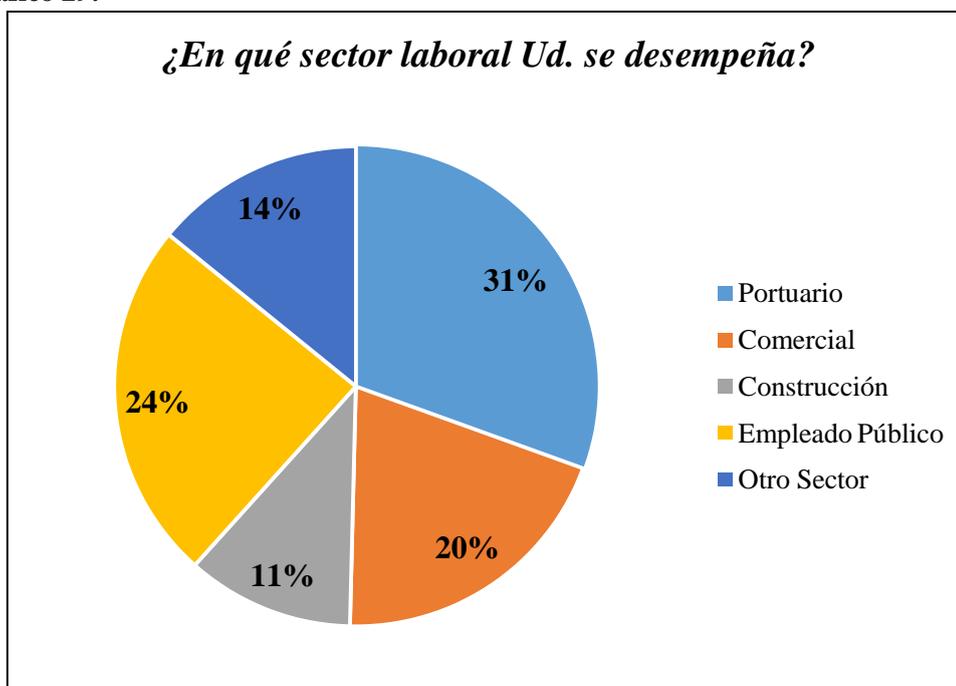
Portuario  Comercial  Construcción   
 Empleado. Público  Otro Sector

**Tabla 38.**

| <b>¿En qué sector laboral Ud. se desempeña?</b> |                     |                   |                   |
|---|---------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Orden</b>                                    | <b>Alternativas</b> | <b>Frecuencia</b> | <b>Porcentaje</b> |
| Pregunta 1                                      | Portuario           | 117.00            | 30.55%            |
|   | Comercial           | 76.00             | 19.84%            |
|   | Construcción        | 43.00             | 11.23%            |
|   | Empleado Público    | 93.00             | 24.28%            |
|   | Otro Sector         | 54.00             | 14.10%            |
|   | <b>TOTAL</b>        | <b>383.00</b>     | <b>100.00%</b>    |

**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

**Gráfico 29.**



**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

### Interpretación:

Acerca del sector laboral en que se desempeñan los encuestados, 117 personas que representan el 30.55% respondió que se desempeñan laboralmente dentro del Sector Portuarias, 76 personas que representan el 19.84% laboran en el sector Comercial, aunque algunas personas manifestaron que el comercio está inmerso en el ámbito portuario, realizando servicios externos y complementario, y el 24,98% de los encuestados que son 93 personas, indicaron laborar como empleado público.

Las personas encuestadas que manifestaron laborar en el sector portuario indicaron que mediante este trabajo han podido solventar las necesidades del hogar y mantener un desarrollo económico sostenido, siendo importante destacar la notable presencia de personas que tienen una relación económicamente activa con el puerto y contribuyen directamente al desarrollo económico de la ciudad.

### Pregunta 2. Si su sector laboral es el Portuario o comercial ¿Cuánto tiempo Ud. ha laborado en el sector que ha señalado?

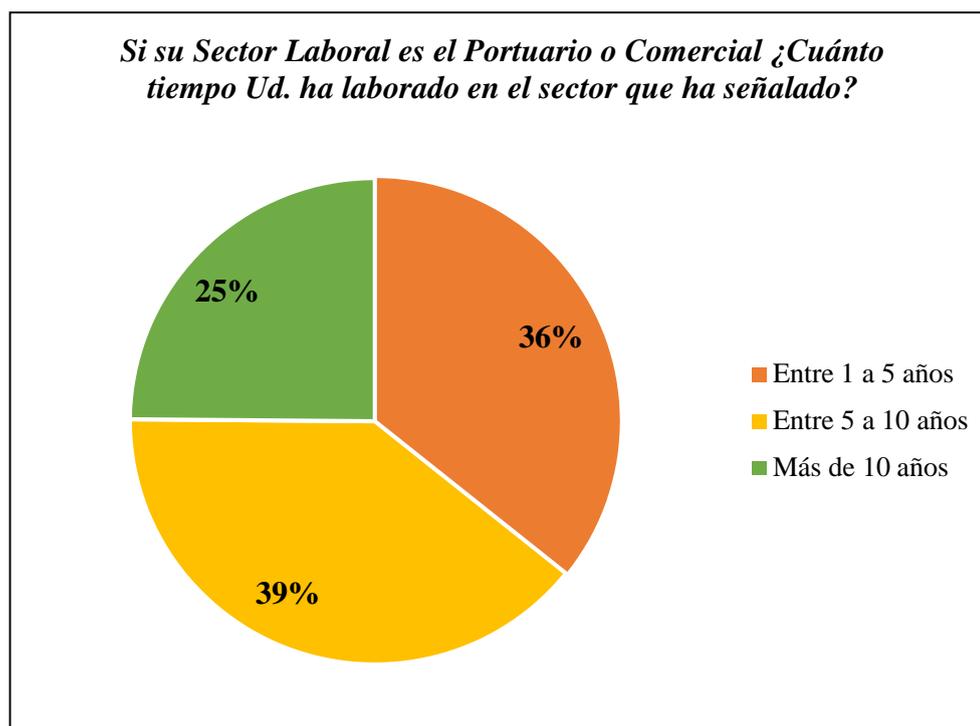
Entre 1 a 5 años  Entre 5 a 10 años.  Más de 10 años

Tabla 39.

| <b>Si su Sector Laboral es el Portuario o Comercial ¿Cuánto tiempo Ud. ha laborado en el sector que ha señalado?</b> |                     |                   |                   |
|--|---------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Orden</b>   | <b>Alternativas</b> | <b>Frecuencia</b> | <b>Porcentaje</b> |
| Pregunta 2   | Entre 1 a 5 años    | 69.00             | 35.75%            |
|  | Entre 5 a 10 años   | 76.00             | 39.38%            |
|  | Más de 10 años      | 48.00             | 24.87%            |
| <b>TOTAL</b>   |                     | <b>193.00</b>     | <b>100.00%</b>    |

Fuente: Encuesta Realizada. (2016).

**Gráfico 30.**



**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

**Interpretación:**

La segunda pregunta fue canalizada a las personas que indicaron laboral en el sector portuario y comercial, tratando de consolidar las nuevas personas que han incursionado en laborar en el sector portuario o comercial que dependa de las actividades del Puerto, evidenciando que 69 personas que son el 35.75% de los encuestados indicaron que llevan de 1 a 5 años trabajando con las mismas características; aunque se puede decir que son literalmente nuevos en el mercado y sector no han propuesto de nuevos modelos de negocios entorno a los servicios portuarios.

Además 76 encuestados indican que han laborado en tales sectores entre 5 a 10 años, mismos que representan el 39.38%, estas personas se han mantenido

constante aunque no han podido incrementar sus ingresos, ya que mencionan que no han teniendo la necesidad de crecer como empresa o tener un emprendimiento. También hay personas que indican mantener más de 10 años trabajando; es decir, el 24.87% de los encuestados, mismos que señalaron que el mayor crecimiento económico y desarrollo se vio cuando la ex concesionaria trabajó en Puerto de Manta, ya que el Puerto se mostraba más ambicioso atrayendo más afluencia de contenedores y cargas, aumentando el ritmo de trabajo y la generación de riquezas en estos sectores.

**Pregunta 3. Si su sector laboral es el Portuaria, ¿qué tipo de servicio Ud. realiza?**

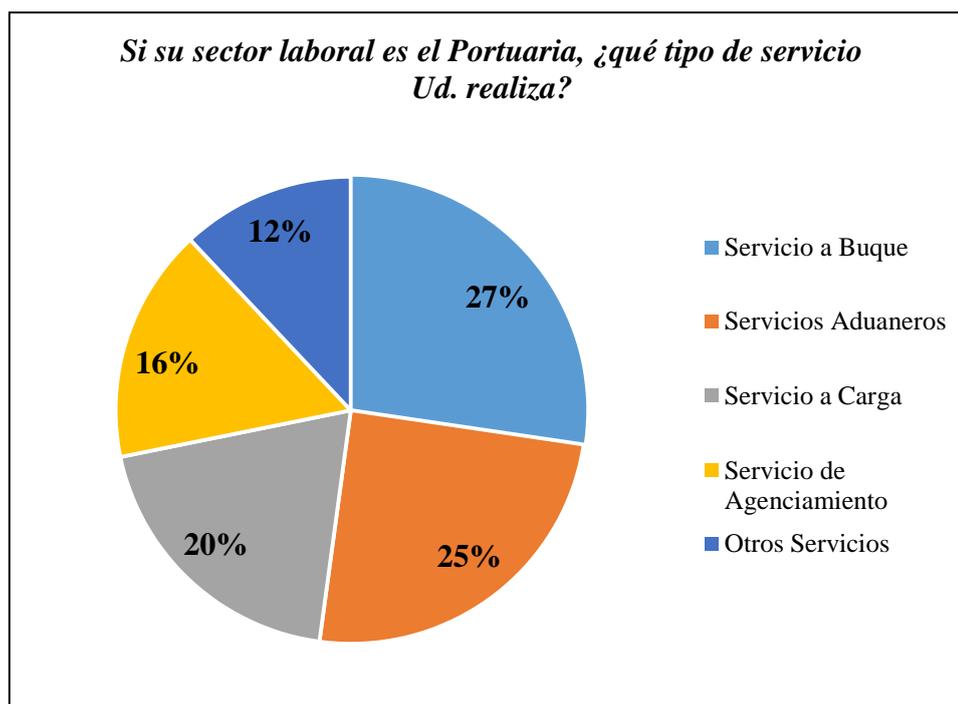
- Servicio a Buques       Servicios Aduaneros   
 Servicio a Carga       Servicio de Agenciamiento       Otros Servicios

**Tabla 40.**

| <b>Si su sector laboral es el Portuaria, ¿qué tipo de servicio Ud. realiza?</b> |                           |                   |                   |
|---|---------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Orden</b>  | <b>Alternativas</b>       | <b>Frecuencia</b> | <b>Porcentaje</b> |
| Pregunta 3  | Servicio a Buque          | 32.00             | 27.35%            |
|   | Servicios Aduaneros       | 29.00             | 24.79%            |
|   | Servicio a Carga          | 23.00             | 19.66%            |
|   | Servicio de Agenciamiento | 19.00             | 16.24%            |
|   | Otros Servicios           | 14.00             | 11.97%            |
|   | <b>TOTAL</b>              |                   | <b>117.00</b>     |

**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

**Gráfico 31.**



**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

**Interpretación:**

La tercer pregunta dirigida a quienes laboran en el sector Portuario, permite conocer el tipo de servicio que realizan, y de esta manera se verifica que los 3 más influyentes han sido: el servicio a buque, donde se observa que 32 personas que representa en 27.35% realiza esta labor, justamente los encuestados mencionan que este tipo de servicio es realizado por personal operativo conocidos como operadores portuarios. El servicio aduanero es otro de los más influyentes con 29 personas de frecuencia que representan el 24.79% donde los encuestados manifiestan que el servicio ha bajado con respecto a años anteriores. El servicio a carga realizado por 23 de los encuestados que representa el 19.66% es un servicio operativo que según los encuestados dependiendo del tipo de carga lo realizan determinado número de individuos, que pueden ir desde cinco a 50.

**Pregunta 4. ¿Cuántos son aproximadamente sus ingresos económicos provenientes del Sector Portuario de Manta?**

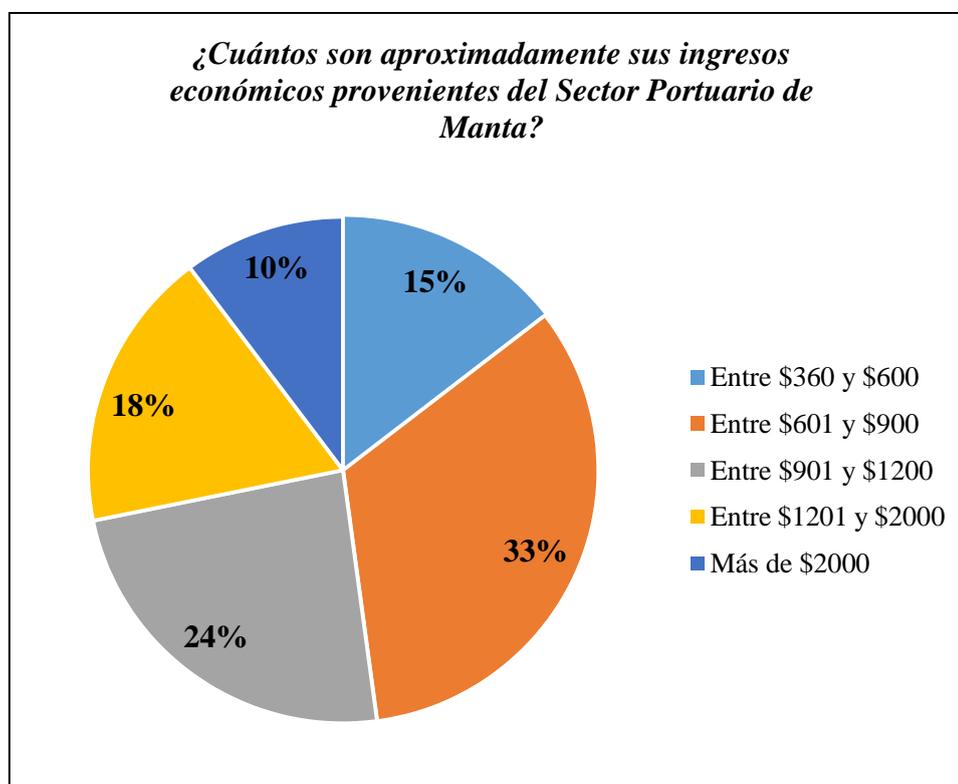
Entre \$360 y \$ 600     Entre \$601 y \$900     Entre \$901 y \$1200   
 Entre de \$1201 y \$2000     Más de \$2000

**Tabla 41.**

| <b>¿Cuántos son aproximadamente sus ingresos económicos provenientes del Sector Portuario de Manta?</b> |                       |                   |                   |
|---|-----------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Orden</b>  | <b>Alternativas</b>   | <b>Frecuencia</b> | <b>Porcentaje</b> |
|   | Entre \$360 y \$600   | 17.00             | 14.53%            |
|   | Entre \$601 y \$900   | 39.00             | 33.33%            |
| Pregunta 4  | Entre \$901 y \$1200  | 28.00             | 23.93%            |
|   | Entre \$1201 y \$2000 | 21.00             | 17.95%            |
|   | Más de \$2000         | 12.00             | 10.26%            |
|   | <b>TOTAL</b>          | <b>117.00</b>     | <b>100.00%</b>    |

**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

**Gráfico 32.**



**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

### **Interpretación:**

La cuarta pregunta que permite conocer cuánto son los ingresos de las personas que laboran en el sector portuario se destacan los siguientes: 39 encuestados que representan el 33.33% expresa que el sueldo está comprendido entre los \$601 y \$900 indicando que son las personas que realizan servicio a buque o realizando la función de jefes de cuadrillas. 28 de las personas encuestadas que representan el 23.93% señalan que el sueldo está entre 901 y \$1200 manifestando que son los de agenciamiento o logística que son los atraentes de buques y cargas.

Los encuestados resaltan que estos sueldos les han permitido adquirir bienes muebles, enseres e inmuebles, así como vehículos, mismos que se puede evidenciar en el desarrollo urbanístico y automotor de la ciudad. Además las personas encuestadas señalan que han contribuido significativamente a la redistribución económica del país no solo de manta mediante el pago de impuestos, por medio de bienes y servicios adquiridos.

**Pregunta 5. ¿Cómo trabajador del sector portuario y pesca, Ud. ha solicitado crédito a alguna Entidad Financiera?**

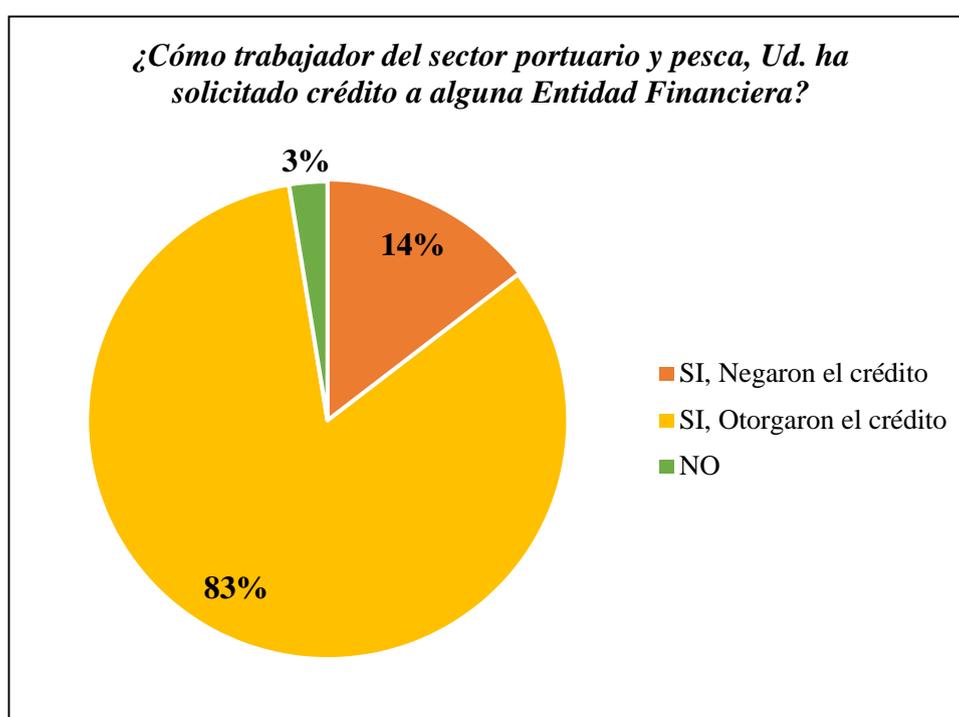
SI, Negaron el crédito       SI, Otorgado crédito   
NO

**Tabla 42.**

| <b>¿Cómo trabajador del sector portuario y pesca, Ud. ha solicitado crédito a alguna Entidad Financiera?</b> |                          |                   |                   |
|--|--------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Orden</b>   | <b>Alternativas</b>      | <b>Frecuencia</b> | <b>Porcentaje</b> |
|  | SI, Negaron el crédito   | 17.00             | 14.53%            |
| Pregunta 5   | SI, Otorgaron el crédito | 97.00             | 82.91%            |
|  | NO                       | 3.00              | 2.56%             |
|  | <b>TOTAL</b>             | <b>117.00</b>     | <b>100.00%</b>    |

**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

**Gráfico 33.**



**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

**Interpretación:**

La quinta pregunta hace referencia acerca de que tan importante ha sido la presencia de la Banca en el sector Portuario para el desarrollo de la ciudadanía, cuestionando si han realizado algún préstamo a determinada Institución Financiera. 97 encuestados que representan el 82.91% manifestaron que Si han

realizado préstamos y le han otorgado el mismo; según lo comentado por los encuestados muchos de estos créditos son de consumos; además indicaron que se les otorgó el crédito por el historial de liquidez que han manejado.

En menos porcentaje de personas encuestadas expresaron que Si han realizado solicitud de crédito pero no les han otorgado; esto es a 17 individuos que son el 14.53% indicando que se debe a poco historial crediticio, además de no tener capacidad de pago. Un mínimo porcentaje de encuestados; es decir 2.56% correspondientes a 3 personas señalan que No han solicitado crédito a Instituciones Financieras. Cabe señalar que los mayores bancos de consumo del Ecuador con instalaciones en Manta, tienen sus edificios ubicados en la cercanía del Puerto, por la cantidad de divisas en efectivo que se maneja.

**Pregunta 6. ¿Cuántos familiares o amigos Ud. conoce que laboren en el sector Portuario?**

Entre 1 a 3 personas                      Entre 4 a 6 personas

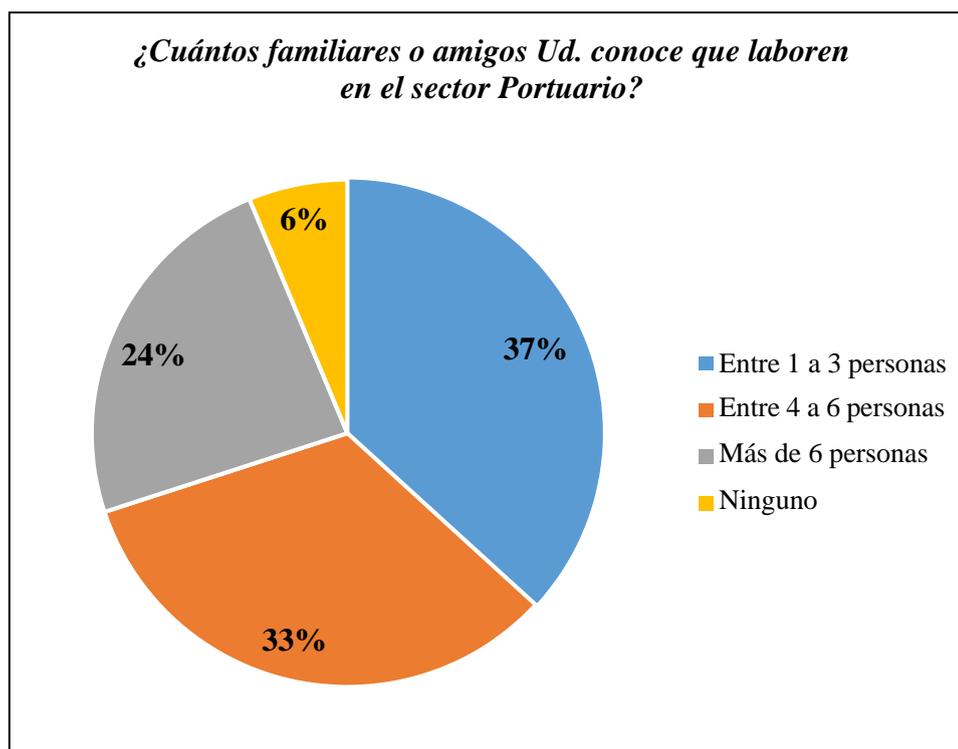
Más de 6 personas                       Ninguno

**Tabla 43.**

| <b>¿Cuántos familiares o amigos Ud. conoce que laboren en el sector Portuario?</b> |                      |                   |                   |
|--|----------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Orden</b>   | <b>Alternativas</b>  | <b>Frecuencia</b> | <b>Porcentaje</b> |
| Pregunta 6   | Entre 1 a 3 personas | 141.00            | 36.81%            |
|  | Entre 4 a 6 personas | 127.00            | 33.16%            |
|  | Más de 6 personas    | 91.00             | 23.76%            |
|  | Ninguno              | 24.00             | 6.27%             |
| <b>TOTAL</b>   |                      | <b>383.00</b>     | <b>100.00%</b>    |

**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

**Gráfico 34.**



**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

**Interpretación:**

La sexta pregunta acerca de cuántos familiares o amigos conoce que laboren en el sector Portuario, permite tener información de la importancia del sector en cuanto a entes que dependen del mismo se refiere; se evidencia que 141 de los encuestados que representan el 36.81% indican conocer entre 1 a 3 personas que trabajan en el Puerto; 127 de los individuos encuestados que representan el 33.16% expresan que conocen entre 4 a 6 personas que laboran en el sector portuario de la ciudad. Los encuestados mencionan que para las personas que conocen ha sido fundamental el trabajo en el puerto; ya que les ha permitido mantener ingresos estables, han ayudado a las familias y en algunos casos emprender algún negocio.

**Pregunta 7. En base al sector laboral Portuario, ¿Ud. ha comercializado con empresas privadas fuera de la ciudad de Manta?**

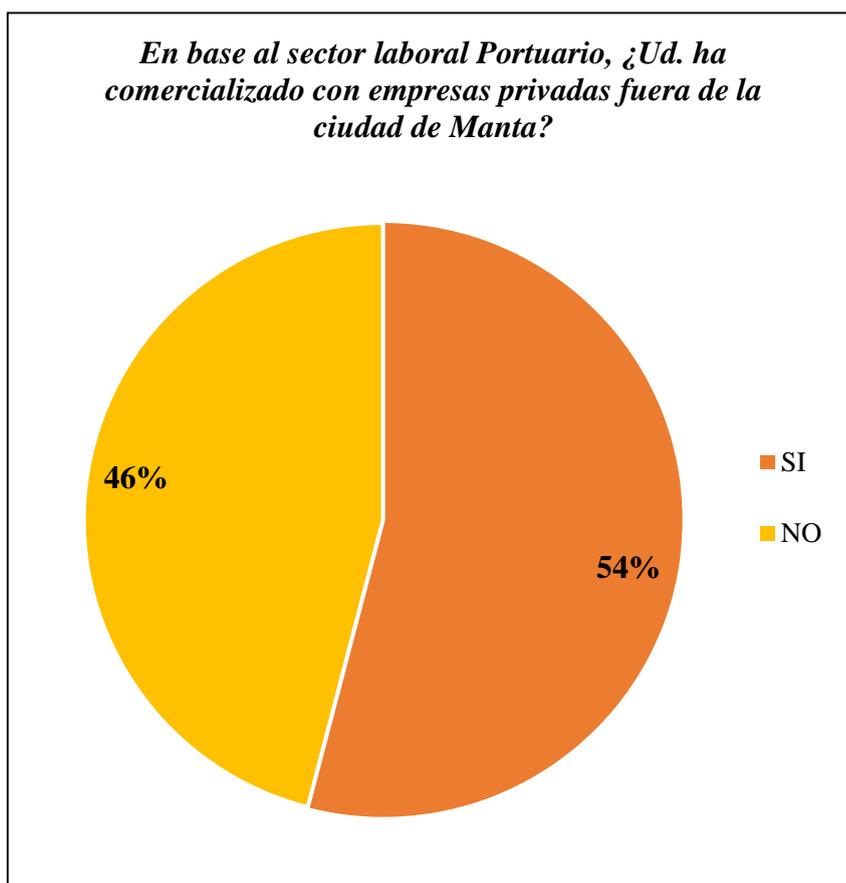
SI  NO

**Tabla 44.**

| <b>En base al sector laboral Portuario, ¿Ud. ha comercializado con empresas privadas fuera de la ciudad de Manta?</b> |                     |                   |                   |
|---|---------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Orden</b>  | <b>Alternativas</b> | <b>Frecuencia</b> | <b>Porcentaje</b> |
| Pregunta 7  | SI                  | 207.00            | 54.05%            |
|   | NO                  | 176.00            | 45.95%            |
| <b>TOTAL</b>  |                     | <b>383.00</b>     | <b>100.00%</b>    |

**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

**Gráfico 35.**



**Fuente:** Encuesta Realizada. (2016).

### **Interpretación:**

La pregunta número siete que fue realizada en base al sector laboral portuario y permite saber si el encuestado ha comercializado con empresas privadas fuera de la ciudad de Manta, arrojó lo siguiente: 207 personas que representan el 54.05% de los encuestados manifestaron que Si han realizado comercio con empresas privadas fuera de Manta, indicando que ha sido por motivo de que hay empresas que solo se desempeñan como punto de distribución y deben abastecerse de productos que se encuentran fuera de Manta; además mencionan que hay víveres que se ven en la necesidad de adquirirlos fuera de la ciudad por lo que también deben de comercializar fuera del Cantón. 176 encuestados que representan el 45.95% menciona que no ha realizado comercio fuera de la misma.

Los encuestados además mencionan que Manta debe aprovechar esos nichos o potenciales empresas con las que no cuenta Manta y se ven en la obligación de realizar negocios fuera; esto con el fin de que puedan satisfacer las necesidades y no estar realizando compras en gran cantidad fuera de la misma, lo que les permitiría un ahorro en transporte y tanto la ciudad como entes necesitados de suministros de bienes se verán beneficiados.

**Pregunta 8. ¿Ha comprado alguna vez pesca artesanal proveniente del puerto de cabotaje?**

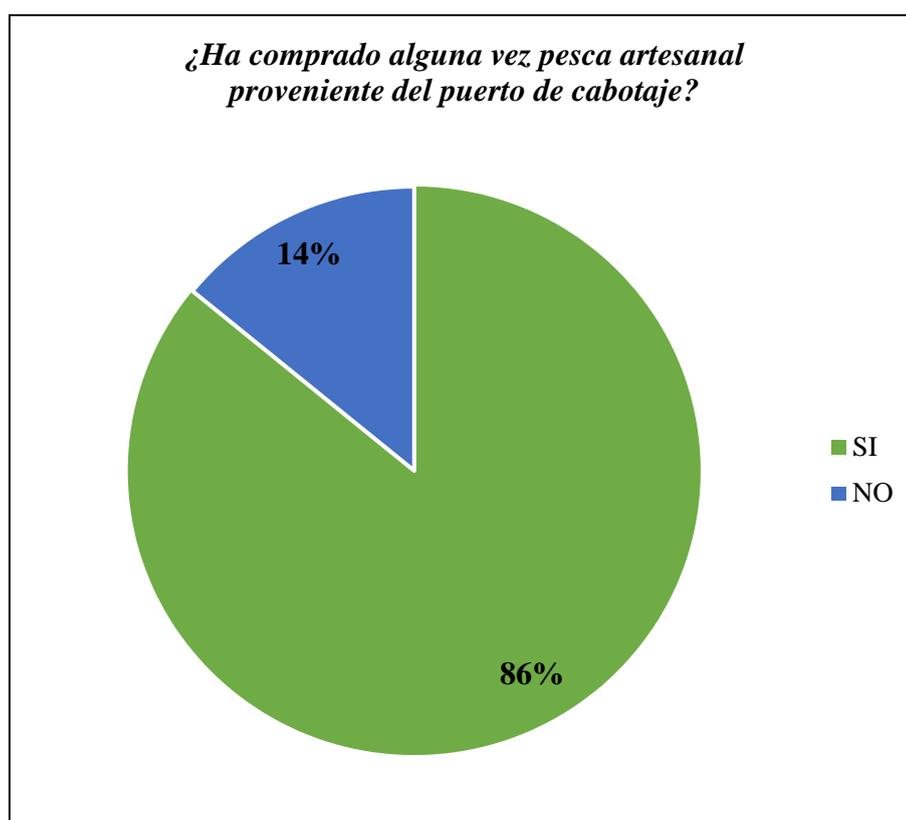
SI  NO

Tabla 45.

| <b>¿Ha comprado alguna vez pesca artesanal proveniente del puerto de cabotaje?</b> |                     |                   |                   |
|--|---------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Orden</b>   | <b>Alternativas</b> | <b>Frecuencia</b> | <b>Porcentaje</b> |
| Pregunta 8   | SI                  | 329.00            | 85.90%            |
|  | NO                  | 54.00             | 14.10%            |
| <b>TOTAL</b>   |                     | <b>383.00</b>     | <b>100.00%</b>    |

Fuente: Encuesta Realizada. (2016).

Gráfico 36.



Fuente: Encuesta Realizada. (2016).

### Interpretación:

La última pregunta de la encuesta refiere al servicio complementario que ofrece el puerto tanto a la ciudadanía, comerciantes y operarios portuarios, al permitir la salida de pesca fresca de los botes y buques pesqueros que se acoderan

tanto en los puertos internacionales, como en el de cabotaje y que realizan la descarga; estos son vendidos a los exteriores del Puerto, hecho conocido por la ciudadanía que se acerca a adquirir el producto a un menor valor y otros que son llevados a los hogares, ahorrando la adquirir pescado en menor valor.

La mayoría de encuestados respondieron que Si han realizado compra de pesca artesanal en el Puerto; es decir, 329 un 85.90% de las personas y apenas el 14,10% mencionan que no han comprado el Producto en el Puerto, mencionan que el producto lo compran en los frigoríficos o supermercados de la ciudad. Esto evidencia que la práctica del sector pesquero es el más grande de los servicios que se puedan generar dentro de las instalaciones dejando mayores ingresos económicos a las familias.

## **6. Conclusiones y Recomendaciones.**

### **6.1. Conclusiones.**

Se ha cumplido con el objetivo general del presente trabajo de titulación; el mismo que es Analizar el Impacto Económico y Financiero de las Operaciones Portuarias de la ciudad de Manta para dar una orientación crítica a los empresarios; ya que mediante la investigación se da a conocer el Impacto del Puerto en el desarrollo Económico y Financiero de Manta, mostrando cifras como la contribución del 7% del PBI a la economía del país mediante la actividad pesquera ligada al sector portuario de la ciudad. Además mediante la pregunta número cinco de la encuesta se analiza el impacto del sector en la Banca, y se evidencia que de los encuestados 97 personas que son el 82.91% afirmaron haber

realizado y obtenido un crédito en Instituciones Financieras; lo que demuestra la importancia del Puerto para los entes Bancarios, colocando un gran porcentaje de créditos lo que señala un impacto positivo en el sector Económico y Financiero local y nacional.

Se ha cumplido con el objetivo específico de Evaluar la evolución socio-económica del Puerto de Manta en los últimos cinco años; demostrado con la primer pregunta donde el 59.39% de los encuestados manifestaron laborar en el sector portuario y comercial, lo que demuestra que estos sectores contribuyen significativamente en la población económicamente activa de la ciudad, verificado también en la pregunta seis donde se demuestra que el 36.81% de individuos encuestados conocen entre una a tres personas que laboran en el sector Portuario y el 33.16% conocen entre cuatro a seis personas que trabajan en el Puerto. También mediante la segunda pregunta se muestra que el 39.38% de las personas encuestadas mencionan haber laborado entre cinco a diez años y que el 24.87% de los encuestados han laborado por más de 10 años en el sector Portuario y Comercial, indicando que permanecer en tales sectores implica tener estabilidad laboral. Además el puerto de Manta ha dejado importantes ingresos en los últimos cinco años con un total de \$44,812,670.64 Para el año 2012 los ingresos llegaron a \$7,719,629.22 mientras que para el año 2016 los ingresos fueron de \$10,787,438.67 Esto demuestra que el beneficio socio-económico del Puerto de Manta ha tenido un impacto positivo en la ciudad, aportando con puestos de trabajo e ingresos que permiten dinamizar la economía del Cantón.

Se cumplió con el objetivo de Determinar los servicios del Puerto de Manta y su desarrollo en los últimos cinco años, conociendo que se ofrecen múltiples servicios para embarcaciones; tales como: fondeadero, practica, muellaje (arme y desarme) y remolcadores, tanto a los muelles internacionales como a los de cabotaje. También servicios a los contenedores, servicios de estiba y desestiba, carga y descarga. A los pasajeros de los cruceros se les facilita todo tipo de atención como seguridad física de los turistas, atención médica inmediata, ferias y eventos. Además se indica que al Puerto en los años comprendidos desde el 2011 hasta el 2015 han arribado un total de 146,917.00 personas, entre tripulantes y pasajeros.

Se ha cumplido con el objetivo de Analizar la pertinencia operativa del Puerto de Manta para los usuarios demostrando que el puerto ofrece servicios necesarios tanto para embarcaciones como para personas, esto se verifica con la tercer pregunta de la encuesta, donde el porcentaje de los servicios que realizan las personas a buques es del 27.35% y servicios aduaneros es del 24.79%. Además las operaciones que se han realizado en el Puerto han servido para atender un total de 4,524,156.00 toneladas entre Exportaciones, Importaciones y Transbordo en los últimos seis años; siendo el Puerto de Manta de esta manera un Puerto con pertinencia Operativa positiva.

Los sueldos provenientes del sector Portuario son significativos con respecto al de otros sectores, cabe resaltar que la pregunta cuatro de la encuesta demuestra que el 10.26% de las personas encuestadas tienen ingresos

provenientes del Puerto por más de \$2000 y el 17.95% de individuos los sueldos oscilan entre los \$1201 y \$2000.

La nueva concesión del Puerto permitirá la creación de nuevas y modernas instalaciones, con el fin de prestar servicio a embarcaciones de mayor calado, esto servirá para la generación de mayor riqueza y empleo, por ende contribuirá al desarrollo de la ciudad; además de tener mejor atractivo para los inversionistas.

Se espera que con la actual concesión por medio de la empresa AGUNSA, la ciudad de Manta tenga un horizonte más amplio hacia el progreso y que los ingresos superen los \$138,376,312.00 millones de dólares durante los seis primeros años de concesión, por motivo de aumentar la capacidad del Puerto con la inversión realizada.

La concesión del Puerto de Manta tendrá efectos económicos positivos y este será multiplicado en sectores como el comercial y bancario; por ende mejorará la calidad de vida de los mantenses ya que brindará además distintas plazas de empleos. Se espera que con la concesión del puerto llegué mejor tecnología que pueda ser empleada en actividades como la agricultura y pesca reactivando la economía de estos sectores, generando empleo y la creación de empresas distintas a la actividad portuaria.

Las exportaciones aumentarán progresivamente con la concesión ayudando al desarrollo económico y financiero de la ciudad; la oferta de exportación de productos aumentará ya que para las provincias de la región Sierra

el Puerto de Manta estará más cerca y esto implica la reducción en costos de transporte con relación al Puerto de Guayaquil y otros del país.

El Puerto de Manta ha contribuido a la ciudad y el país con el flujo de divisas por medio de las exportaciones; mismo que se espera que aumenten con la concisión del Puerto, generando un impacto positivo al desarrollo económico y financiero de la Ciudad; esto se espera por el aumento e implementación de infraestructura que hará que aumente las toneladas de exportación; por ende los empresarios y población verá mayores posibilidades de exportación y podrán crear nuevos productos que se puedan exportar y contribuir de esta manera a la estabilidad de la dolarización en la economía del país.

Por la falta de inversión por parte del Estado en las infraestructuras y maquinarias que se utilizan en el Puerto de Manta, ha dejado de ser un puerto atractivo de desarrollo para empresas locales y Regionales, siendo así que se conoce empresas manabitas que realizan exportaciones de sus productos por los otros puertos del Ecuador. Lastimosamente por ser empresa pública no es participe de los ingresos y ganancias obtenidas en un laboral, no pudiendo realizar inversiones y mejoras que ayuden a coadyuvar las labores requeridas dentro de las operaciones portuarias; no obstante antes de su inmersión a la función pública logró ser participe principal de obras para el desarrollo de la ciudad y la región, tanto así que el Puerto de Manta colaboró económicamente con el Puerto de Bolívar.

El impacto del Puerto de Manta en el desarrollo Económico y Financiero de la ciudad también ha sido fundamental en lo que ha contribución tributaria se refiere; no solo a Manta sino al país. Se espera que con la concesión del Puerto aumenten la recaudación de impuestos, debido al aumento de productos importados y exportados; así como durante los años de concesión recaudar la mayor cantidad de impuestos provenientes del Puerto.

Para efectos del presente trabajo de titulación se verificó como las operaciones portuarias influyen activamente en las economías de los hogares de la ciudad y Provincia, teniendo como valores cualitativos la multiplicidad de la muestra realizadas en las encuestas a 1285 personas que laboran activamente en el Puerto; esto se verifica en la pregunta seis de la encuesta que se llevó a cabo en la ciudad.

El terremoto ocurrido el 16 de Abril en el Ecuador que afectó a las Provincia de Esmeraldas y Manabí ha tenido poco impacto en las operaciones portuarias, en donde la APM siguió ofertando y brindando los servicios a buquesy personas, las operaciones no se detuvieron en el año que ocurrió el fenómeno natural.

La nueva estructura de alianza público y privada invita a los ciudadanos y empresarios a que sean emprendedores de nuevos negocios, industrias y participe de estrategias comerciales, ya que pueden aprovechar las ventajas comparativas y los recursos de la región para el desarrollo de los sectores productivos del país.

## **6.2. Recomendaciones.**

Es necesario que Autoridad Portuaria de Manta realice constantes alianzas estratégicas que inviten abrir los horizontes comerciales que conjuntamente con otras empresas de la región encaminan el desarrollo del Puerto y de la ciudad, de esta manera se puede trabajar de forma asociada para posesionar a Manta como ciudad de desarrollo económico, logístico y bancario del país.

Es importante recomendar que se esté capacitando y actualizando conocimientos a las personas involucradas con el Puerto de Manta, ya que la nueva concesión traerá sistemas nuevos y equipos con tecnologías avanzadas; mismas que el personal actual desconoce.

Se recomienda que los Autoridades de turno busquen los caminos más eficientes, como mejorar la Ley de Alianza Público Privada para que las concesiones y delegaciones que se han realizado no solo en el Puerto de Manta sino en los del País cumplan con los contratos firmados y de esta manera disminuyan las cargas económicas que tiene el Estado; logrando un modelo estable y duradero, permitiendo mejorar la calidad de vida de los ecuatorianos.

Es radical en el sector portuario, mantener innovación tecnológica continua y de punta, que ofrezcan a los empresarios la seguridad de que sus cargas puedan ser remitidos y descargados a tiempo, minimizando sus costos operacionales, al igual que el sector artesanal de pesca la innovación en estructuras de descarga será de mayor apoyo a las actividades portuarias, desarrollando un clúster estratégico logístico en el sector, siendo atractivos de

grandes operadores logísticos y de agenciamientos navieros, que estuvieron presentes en la ciudad y que por su baja ímpetu al desarrollo se han retirado a otros mercados.

Se recomienda que las Autoridades competentes negocien las preferencias arancelarias del Ecuador con Estados Unidos o en su defecto un nuevo acuerdo comercial; ya que se ha visto que el país ha exportado menos por la pérdida de competitividad de los productos nacionales y el Puerto de Manta muestra una reducción de toneladas de exportación para el año 2014 de 17,590.00 con respecto al año 2013 donde se exportó 81,459.00 Toneladas.

Mantener las relaciones comerciales con la Unión Europea con el fin de equiparar la pérdida de las Preferencias Arancelarias Andinas, de esta manera mejorar los ingresos Portuarios por Exportaciones; además de contribuir con el aumento de producción del país y sobre todo de Manta que servirá para brindar actividad económica al Puerto y personas que fueron afectadas por el terremoto del 16 de Abril del 2016.

## BIBLIOGRAFÍA

Aguas, Santiago y Cevallos, Lorena. (2012). MODELO DE DESARROLLO Y APLICACIÓN DEL CUADRO DE MANDO INTEGRAL EN OPERADORAS PORTUARIAS, CASO PUERTO DE MANTA. Recuperado el 14 de Diciembre del 2015 de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/448/1/T-UCE-0005-70.pdf>

Andrade, María (2007). Ventajas y desventajas para que el puerto de Manta sea puerto de transferencia en donde se realizan los transbordos de buques de quinta generación y para las mejoras del comercio entre países de Asia y la Unión Europea. Recuperado el 24 de Junio del 2015 de <http://www.repositorio.ulead.edu.ec/bitstream/26000/557/1/T-ULEAM-09-0052.pdf>

Autoridad Marítima Portuaria. (2010). Glosario de Términos Marítimos Portuarios. Recuperado el 23 de Septiembre del 2015 de <http://diccionario.administracionpublica.gob.ec/adjuntos/glosario-de-terminos-maritimos.pdf>

Autoridad Portuaria de Manta. (2011). Recent Events on APM y el puerto de Manta en la historia del país. Recuperado el 23 de junio de 2015 de <http://www.dipity.com/APManta/personal/>

Autoridad Portuaria de Manta. (2012). Desarrollo del Puerto de Aguas Profundas. Recuperado el 15 de Mayo del 2016 de <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/09/Literal-K-Proyecto-61020000.0000.372796.pdf>

Autoridad Portuaria de Manta. (2015). Niveles Tarifarios. Recuperado el 20 de Enero del 2016 de [http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2011/09/tabla\\_tarifas\\_portuarias.pdf](http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2011/09/tabla_tarifas_portuarias.pdf)

Autoridad Portuaria de Manta. (2015). Servicio al buque. Recuperado el 14 de Abril del 2016 de <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2016/12/al-buque-1.pdf>

Autoridad Portuaria de Manta. (2015). Servicio de Contenedores. Recuperado el 23 de Abril del 2016 de <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2016/12/contenedores.pdf>

Autoridad Portuaria de Manta. (2015). Servicios de Complementarios. Recuperado el 30 de Abril del 2016 de <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2016/12/complementarios.pdf>

Autoridad Portuaria de Manta. (2016). Antecedentes del Puerto de Manta. Recuperado el 04 de Enero del 2016 de <http://www.puertodemanta.gob.ec/antecedentes/>

Bertoni, Reto. (2011). Qué es Desarrollo, como se produce, qué se puede hacer para promoverlo. Recuperado el 10 de Marzo del 2016 de <http://prebisch.cepal.org/sites/default/files/Manual%20Qu%C3%A9%20es%20el%20Desarrollo%20Bertoni%20et%20al.pdf>

CAMAE. (2015). Puertos Ecuatorianos. Recuperado al 15 de Diciembre del 2015 de <http://www.camae.org/Folletos/INFORMAR%20SEPTIEMBRE%202013.pdf>

- Cámara Marítima Ecuatoriana CAMAE. (2015). Ecuador busca modernizar terminales para arribos de naves de 8.000 TEUs. Recuperado el 23 de junio del 2015 de [http://www.camae.org/p%C3%A1ginas\\_noticias/AmpliacionPtos.htm](http://www.camae.org/p%C3%A1ginas_noticias/AmpliacionPtos.htm)
- Camino, Miguel y Sainz, José. (2012). Desarrollo Económico Social y Cultural de la ciudad de Manta Y Valladolid. Comparación entre las dos ciudades. Recuperado el 20 de Octubre del 2015 de [http://www5.uva.es/trim/TRIM/TRIM4\\_files/Desarrollo.pdf](http://www5.uva.es/trim/TRIM/TRIM4_files/Desarrollo.pdf)
- Cantos, Jeanine., Semiglia, Sonia., y Vera, Silvia. (2009). Análisis del Impacto Económico de la concesión del puerto de Manta con respecto al comercio exterior ecuatoriano. Recuperado el 26 de junio del 2017 de <http://www.fimcbor.espol.edu.ec/sites/fimcbor.espol.edu.ec/files/papers/CompetPortuaria%20MVelarde.pdf>
- Carguaitongo, Luis. (2011). “Nueva visión portuaria en Manta”. Recuperado el 23 de junio de 2015 de <http://luiscarguaitongoblogspot.com/2011/07/nueva-vision-portuaria-en-manta.html>
- Carguaitongo, Luis. (2012). “Concesiones Portuarias en la Región”. En Informar, Informativo Marítimo Portuario, (págs. 8-9). Guayaquil: Cámara Marítima del Ecuador CAMAE
- Castillo, María. (2015). Desarrollo del Puerto de Manta como Polo de Atracción a empresas Navieras Internacionales. Recuperado el 30 de Enero del 2016 de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/7230/1/RAA-MANTA-MA.FERNANDA-ABRIL%2012.pdf>

- Castillo, Patricia. (2011). Crecimiento, desarrollo económico y desarrollo sostenible. Recuperado el 23 de Octubre del 2105 de <http://www.revistainternacionaldelmundoeconomicoydelderecho.net/wp-content/uploads/RIMED-Pol%C3%ADtica-econ%C3%B3mica.pdf>
- Delgado, César. (2015). Desarrollo del Puerto de Manta. Manta: Eskeletra. Pág. 127.
- Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica. (2004). El Sistema Portuario. Recuperado el 23 de Octubre del 2015 de <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/7001/02Jmmc02de12.pdf>
- Doer, Octavio. (2011). Políticas Portuarias Sostenibles. Recuperado el 24 de junio del 2015 de [http://www.cepal.org/Transporte/noticias/noticias/8/49368/Politicass\\_CEPAL\\_Cap4.pdf](http://www.cepal.org/Transporte/noticias/noticias/8/49368/Politicass_CEPAL_Cap4.pdf)
- Eco-Finanzas. (2010). Desarrollo Económico. Recuperado el 20 de Octubre del 2015 de [http://www.eco-finanzas.com/diccionario/D/DESARROLLO\\_ECONOMICO.htm](http://www.eco-finanzas.com/diccionario/D/DESARROLLO_ECONOMICO.htm)
- El Costanero. (2012). Manta, Primer Puerto Pesquero del Ecuador. Recuperado el 17 de Diciembre del 2015 de <http://elcostanero.blogspot.com/2012/01/manta-primer-puerto-pesquero-del-pais.html>
- El Diario. (2010). Importancia del Puerto de Manta. Recuperado el 20 de Septiembre del 2015 de <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/174608-la-importancia-del-puerto-de-manta/>

- El Diario. (2016). Autoridad Portuaria de Manta y AGUNSA firman contrato de concesión del Puerto. Recuperado el 27 de Diciembre del 2016 de <http://www.eldiario.ec/lamarea/noticias-manta-ecuador/416158-autoridad-portuaria-y-agunsa-firman-contrato-para-concesion-del-puerto-de-manta/>
- El Telégrafo. (2004). La actividad portuaria, la pesca y el turismo, los ejes de crecimiento de Manta. Recuperado el 24 de junio del 2015 de <http://www.telegrafo.com.ec/regionales/regional-manabi/item/la-actividad-portuaria-la-pesca-y-el-turismo-los-ejes-de-crecimiento-de-manta-galeria.html>
- El Telégrafo. (2013). Renuncia ATPDEA. Recuperado el 16 de Agosto del 2016 de <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/no-mas-atpdea-correa-plantea-una-ley-como-alternativa>
- El Universo. (2016). Firma de Acuerdo Comercial con la Unión Europea. Recuperado el 20 de Diciembre del 2016 de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/11/11/nota/5897812/ecuador-firma-acuerdo-comercial-multipartes-union-europea>
- INEC. (2010). Censo de Población del Ecuador. Recuperado el 04 de Octubre del 2015 de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>
- Hidrovo, Tatiana. (2006). Procesos, Revista Ecuatoriana de Historia. Manta: una ciudad Puerto en el Siglo XIX, Economía regional y mercado mundial. Quito: ULEAM.
- Joniaux, Pedro. (2004). Historia del puerto de Manta: de caleta de pescadores a puerto de transferencia. Quito.

- Mera, Edmundo. (2010). "La revolución y el puerto". En *Bio Oceanico megazine de Negocios*. (págs. 4 - 5). Teran, Fernando (editor), Manta. Décima edición.
- Palella, S. y Martins, F. (2004). Metodología de la investigación cuantitativa. Fedupel. Pág., 66
- Paloma, V., Maeztu, R. Gallardo, P. (2010). Crecimiento Económico y Desarrollo. Recuperado el 04 de Agosto del 2015 de <http://www.ecobachillerato.com/temaseco/temas/tema13desarrollo.pdf>
- Piloso, Carlos y Soria, Sonia. (2015). EL COACHING ONTOLÓGICO Y SU INCIDENCIA EN LA INTELIGENCIA EMOCIONAL EN LOS FUNCIONARIOS DEL NIVEL JERÁRQUICO SUPERIOR DE AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA. Recuperado el 02 de Enero del 2016 de <https://www.dspace.espol.edu.ec/retrieve/94646/D-CSH171.pdf>
- Sabino, Carlos. (2001). Desarrollo y Calidad de Vida. Recuperado el 20 de Marzo del 2016 de <http://www.hacer.org/pdf/Desarrollo.pdf>
- Sánchez, José. (2010). Manta, 1.500 años de vida histórica y la racionalidad de la identidad cultural manabita. Recuperado el 23 de junio de 2015 de <http://es.scribd.com/doc/53710437/LIBRO-Manta-1500-anos-de-vida-historica#scribd>
- Uquillas, Alfredo. (2007). El fracaso del neoliberalismo en el Ecuador y alternativas frente a la crisis. Recuperado el 04 de Agosto del 2015 de [www.eumed.net/libros-gratis/2007c/313/313.zip](http://www.eumed.net/libros-gratis/2007c/313/313.zip)

## ANEXOS.

Anexo 1. Formato de Encuesta.

### UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

#### TRABAJO DE TITULACIÓN

##### **Impacto del Puerto en el desarrollo económico y financiero de la ciudad de Manta.**

ENCUESTA A PERSONAS CON RELACIÓN AL PUERTO DE MANTA. LOS DATOS RECOPIADOS SERÁN LLEVADOS DE MANERA RESERVADA. SE PIDE LA COLABORACIÓN DE MANERA HONESTA.

##### **1. ¿En qué sector laboral Ud. se desempeña?**

Portuario  Comercial  Construcción   
Empleado Público  Otro Sector

##### **2. Si su sector laboral es el Portuario o comercial ¿Cuánto tiempo Ud. ha laborado en el sector que ha señalado?**

Entre 1 a 5 años  Entre 5 a 10 años.  Más de 10 años

##### **3. Si su sector laboral es el Portuaria, ¿qué tipo de servicio Ud. realiza?**

Servicio a Buques  Servicios Aduaneros   
Servicio a Carga  Servicio de Agenciamiento  Otros Servicios

##### **4. ¿Cuántos son aproximadamente sus ingresos económicos provenientes del Sector Portuario de Manta?**

Entre \$360 y \$ 600  Entre \$601 y \$900  Entre \$901 y \$1200   
Entre de \$1201 y \$2000  Más de \$2000

##### **5. ¿Cómo trabajador del sector portuario y pesca, Ud. ha solicitado crédito a alguna Entidad Financiera?**

SI, Negaron el crédito  SI, Otorgado crédito   
NO

**6. ¿Cuántos familiares o amigos Ud. conoce que laboren en el sector**

**Portuario?**

Entre 1 a 3 personas  Entre 4 a 6 personas

Más de 6 personas  Ninguno

**7. En base al sector laboral Portuario, ¿Ud. ha comercializado con empresas privadas fuera de la ciudad de Manta?**

SI  NO

**8. ¿Ha comprado alguna vez pesca artesanal proveniente del puerto de cabotaje?**

SI  NO

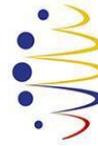
Nombre: \_\_\_\_\_ Firma: \_\_\_\_\_



Presidencia  
de la República  
del Ecuador



Plan Nacional  
de Ciencia, Tecnología,  
Innovación y Saberes



SENESCYT  
Secretaría Nacional de Educación Superior,  
Ciencia, Tecnología e Innovación

## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Miranda Macías Luis Alberto, con C.C: # 1309623658 autor del trabajo de titulación: **Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad de Manta** previo a la obtención del grado de **MASTER EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de graduación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 31 de Marzo de 2017



Firmado electrónicamente por:  
LUIS ALBERTO  
MIRANDA  
MACIAS

f

---

Nombre: Miranda Macías Luis Alberto  
C.C: 1309623658



## REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

### FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

|   |   |                                  |     |
|---|---|----------------------------------|-----|
| <b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b>  | Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de la Ciudad de Manta  |                                  |     |
| <b>AUTOR(ES)</b><br>(apellidos/nombres):  | Miranda Macías, Luis Alberto  |                                  |     |
| <b>REVISOR(ES)/TUTOR(ES)</b><br>(apellidos/nombres):  | Galarza Hernández Max<br>Alcívar Avilés María Josefina<br>Castillo Nazareno Uriel |                                  |     |
| <b>INSTITUCIÓN:</b>   | Universidad Católica de Santiago de Guayaquil                                     |                                  |     |
| <b>UNIDAD/FACULTAD:</b>   | Sistema de Posgrado   |                                  |     |
| <b>MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:</b>   | Maestría en Finanzas y Economía Empresarial                                       |                                  |     |
| <b>GRADO OBTENIDO:</b>  | Master en Finanzas y Economía Empresarial   |                                  |     |
| <b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>  | 10 de Julio de 2017   | <b>No. DE PÁGINAS:</b>           | 123 |
| <b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>   | Económico, Financiero   |                                  |     |
| <b>PALABRAS CLAVES/<br/>KEYWORDS:</b>   | Desarrollo Económico, Desarrollo Financiero, Impacto del Puerto.                  |                                  |     |
| <b>RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):</b>   |   |                                  |     |
| <p>El Trabajo de Investigación enfocado a verificar el Impacto del Puerto en el Desarrollo Económico y Financiero de Manta muestra como la ciudad se ha visto beneficiado por tener un Puerto que actualmente se conoce que el administrador de Autoridad Portuaria de Manta se ha convertido en un puerto operador, siendo él el que construye la infraestructura, proporciona las instalaciones y equipos y a la vez explota y presta los servicios requeridos, en caso de contar con capacidad subcontrata a plazo las diferentes actividades. El Puerto de Manta está destinado a ser el que facilitara la participación del Ecuador en el nuevo ordenamiento mundial, su ubicación privilegiada, aguas profundas, puerto abierto al mar, se convierte en una solución de vida ilimitada.</p> <p>En el contexto comercial de lo que es Manta y la Importancia del Puerto para la región es que esta investigación mantiene como objetivo principal es de analizar el impacto socio económico y la influencia que el Puerto de Manta genera en la sociedad, mediante una serie de procesos de estudios, análisis, entrevista y presentación de resultados.</p> |   |                                  |     |
| <b>ADJUNTO PDF:</b>   | <input checked="" type="checkbox"/> SI  | <input type="checkbox"/> NO      |     |
| <b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>   | <b>Teléfono:</b> +5930980441040   | E-mail: lmiranda1408@hotmail.com |     |
| <b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:</b>   | <b>Nombre:</b> Alcívar Avilés Teresa / Patricia Poma Aguila                       |                                  |     |
|   | <b>Teléfono:</b> +593997044088 / +593992870964                                    |                                  |     |
|   | <b>E-mail:</b> patricia.poma@cu.ucsg.edu.ec                                       |                                  |     |

### SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

|   |  |
|---|--|
| <b>Nº. DE REGISTRO (en base a datos):</b> |  |
| <b>Nº. DE CLASIFICACIÓN:</b>              |  |
| <b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>   |  |