

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

Facultad de Economía y Negocios



TESIS DE GRADO

Previo a la obtención del título de:
Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional

Tema:

**“ANÁLISIS DEL IMPACTO ECONÓMICO DE LA
CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA CON RESPECTO
AL COMERCIO EXTERIOR ECUATORIANO”**

Autoras:

JEANNINE ROXANA CANTOS SUÁREZ
SONIA MERCEDES SEMIGLIA CANDELARIO
SILVIA RAFAELA VERA MORÁN

Guayaquil- Ecuador
2009

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	I
AGRADECIMIENTO	II
TRIBUNAL DE TESIS	III
PROPIEDAD INTELECTUAL	IV
ÍNDICE GENERAL	V-VII
ÍNDICE ILUSTRACIONES	VIII
ÍNDICE GRÁFICOS	IX
ÍNDICE TABLAS	X
ÍNDICE ANEXOS	XI
RESUMEN EJECUTIVO	XII-XIV
INTRODUCCIÓN	XV-XVII

Capítulo 1: Generalidades de la Concesión del Puerto de Manta

1.1. Puerto de Manta	
1.1.1 Misión y Visión	1
1.1.2 Ubicación Geográfica	1-2
1.1.3 Características y Ventajas Competitivas	3
1.2 Volumen de Carga	3-4
1.3 Operadores del Comercio	
1.3.1. Principal Sector Exportador	7-8
1.3.2 Principal Sector Importador	9-10
1.3.3 Líneas Navieras	12-14
1.3.4 Percepción de la Población	14-15
1.4 Concesión del Puerto de Manta	
1.4.1 Antecedentes	15

1.4.2	Origen de la Concesión	15-16
1.4.3	Estándares del Proyecto	17-18
1.4.4	Proceso de Concesión	18
1.4.4.1	Precalificación	18-20
1.4.4.2	Data Room	21-22
1.4.4.3	Licitación	22-24
1.5	Marco General de la Concesión	
1.5.1	Prima y Canon	24-25
1.5.2	Bienes que la integran	25-26
1.5.3	Inventario de las Instalaciones y Bienes	26-27
1.5.4	Responsabilidad de la Autoridad Portuaria	28
1.5.5	Servicios a prestar por el concesionario	29
1.6	Proceso	
1.6.1	Fase Inicial	29-30
1.6.2	Fase I, Etapa IA1	30
1.6.3	Fase I, Etapa IA2	31
1.6.4	Fase I, Etapa IB	31
1.6.5	Fase II	31-32
	Capítulo 2: Análisis Comparativo	
	2.1. Análisis FODA	
2.1.1.	Fortalezas	34-35

2.1.2. Oportunidades	35
2.1.3. Debilidades	36-37
2.1.4. Amenazas	37-38
2.2. Diamante de Porter	
2.2.1. Dotación de Factores	38-39
2.2.2. Condiciones de la Demanda	39-40
2.2.3. Industrias Conexas y de Apoyo	41-42
2.2.4. Estrategia, estructura y rivalidad	42
2.2.4.1. A nivel local	43-50
2.2.4.2. A nivel Regional	50-53
2.3. Cuadro Comparativo anual de la carga movilizada en toneladas; exportación e Importación	
2.4. Cuadro Comparativo de Movimiento de Carga en TEUS	
2.5. Análisis de la Concesión	
2.6. Variables del Impacto Socio-económico del Puerto de Manta	
2.6.1. Ingreso Per Capita	63-64
2.6.2. Oferta Exportable	64-65
2.6.3. Incremento de Divisas	65-66
2.6.4. Recaudación de Impuestos	66-70
Conclusiones	71-73
Recomendaciones	73-76
Bibliografía	77

ÍNDICES DE ILUSTRACIÓN

Ilustración 1	Mapa I	2
Ilustración 2	Mapa II	2
Ilustración 3	Puerto de Guayaquil	45
Ilustración 4	Banapuerto	45
Ilustración 5	Trinipuerto	45
Ilustración 6	Puerto de Esmeralda	47
Ilustración 7	Puerto Bolívar	48
Ilustración 8	Puerto Posorja	50
Ilustración 9	Puerto de Callao	51
Ilustración 10	Puerto de Buenaventura	53
Ilustración 11	Ruta de Transferencia	75

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Indicadores Eficiencia Portuaria	53
Gráfico 2	Recaudación por Distrito 2007	67
Gráfico 3	Recaudación por Distrito 2008	68
Gráfico 4	Recaudaciones por Distrito 2004-2008	70

ÍNDICES DE TABLAS

Tabla 1	Tipo de Carga Movilizada por el Puerto de Manta – Importaciones; 1999-2008	5-56
Tabla 2	Tipo de Carga Movilizada por el Puerto de Manta – Exportaciones; 1999-2008	6-58
Tabla 3	Número de Vehículos Movilizados por el Puerto de Manta; 1998-2008	11
Tabla 4	TEUS Movilizados por el Puerto de Manta 1999-2008	60
Tabla 5	Recaudación de Impuestos 2007	67
Tabla 6	Recaudación de Impuestos 2008	68

ÍNDICES DE ANEXOS

Anexo 1	Glosario	79-82
Anexo 2	Proceso de Concesión	83
Anexo 3	Fase Inicial	84
Anexo 4	Fase I - Etapa IA-I	85
Anexo 5	Fase I – Etapa IA-II	86
Anexo 6	Fase I –Etapa IB	87
Anexo 7	Fase II	88
Anexo 8	El Mundo de HPH	89
Anexo 9	Diferencias Principales en las Especificaciones De Buques Portacontenedores 1984-2007	90
Anexo 10	Fases de Desarrollo	91
Anexo 11	Cuadro de Desembolso por Inversiones	92

DEDICATORIA

A Dios

Quien nos ha otorgado sabiduría para la realización de nuestra tesis.

A nuestros padres

Quienes nos han brindado su apoyo en los momentos que más hemos necesitado a lo largo de nuestra carrera universitaria.

AGRADECIMIENTO

A NUESTROS PADRES

Sra. Narcisa Suárez
Sr. Miguel Cantos

Sra. Mercedes Candelario
Ing. Miguel Semiglia

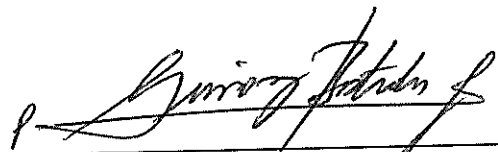
Sra. Silvia Morán
Sr. Pedro Vera

Por su comprensión y ayuda a lo largo de
nuestra carrera universitaria.

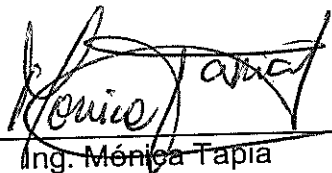
A la Ing. Mónica Tapia
Por su guía en este proyecto

Al Ing. Líder Vélez
Por su apoyo incondicional en la realización
de nuestra tesis

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN



Ing. Oscar Mendoza Macías, Decano
PRESIDENTE



Ing. Mónica Tapia
DIRECTORA DE TESIS

La responsabilidad del contenido de este proyecto de graduación nos corresponde exclusivamente y el patrimonio intelectual del mismo a la Escuela Superior Politécnica del Litoral.



013-ESPOL

Jeannine Cantos S.
Jeannine Cantos Suárez

Sonia Semiglia C.
Sonia Semiglia Candelario

Silvia Vera Morán
Silvia Vera Morán

RESUMEN EJECUTIVO

En el presente trabajo “Análisis del Impacto Económico de La Concesión del Puerto de Manta con respecto al Comercio Exterior Ecuatoriano” se busca dar a conocer las ventajas y desventajas que le traerían al Ecuador la concesión del Puerto de Manta en relación al comercio exterior. El estudio comprende desde la etapa en que inició la concesión hasta el 4 de Febrero del 2009.

En el primer capítulo se realiza la recopilación de información acerca del puerto, identificando las ventajas competitivas del mismo como es la ubicación estratégica y las características naturales que lo hacen atractivo para convertirse en un puerto de transferencia Internacional de Carga a nivel de Sudamérica, de tal forma que las mercancías provenientes de los países asiáticos lleguen al Puerto de Manta para desde allí distribuir las en barcos de menor tonelaje a América y Europa tras cruzar el canal de Panamá.

Posteriormente se da a conocer el proceso de concesión detallando los bienes a concesionarse así como el valor del canon fijo y variable que debe ser cancelado por parte de la compañía concesionaria. Además el valor de \$55 millones de dólares que el Estado aporta para la ejecución de este megaproyecto. La visión de concesionar el puerto es la creación de un punto estratégico para el desarrollo del canal del comercio en los mercados orientales y a su vez complementar un plan de desarrollo en el área portuaria a nivel de la región sur.

En este proceso la Hutchinson Port Holdings (HPH) compañía de Hong Kong, la mayor operadora portuaria a nivel mundial, fue la única en participar en el proceso de licitación del puerto. La misma que tuvo que pasar por cuatro

etapas, una vez aprobadas se llevó a cabo la firma del contrato para el desarrollo del puerto por un período de 30 años.

Las obras a ejecutarse se encuentran divididas en 5 etapas, que componen tres fases de ejecución detallándose en el Proyecto Técnico Básico la duración, inversión e infraestructura a desarrollarse en cada una de ellas.

En el segundo capítulo se elaboró un análisis FODA y un Diamante de Porter para conocer las ventajas que el Puerto de Manta tiene en relación a otros puertos tanto públicos como privados a nivel nacional y regional, identificando sus fortalezas y amenazas así como el análisis de los factores básicos (clima, ubicación, recursos humanos), condiciones de la demanda, industrias conexas y de apoyo así también la rivalidad en relación a los demás.

Se realizó un análisis comparativo anual del movimiento de carga entre los puertos que representan competencia para el Puerto de Manta, de acuerdo al volumen y tipo de carga movilizada. Además se muestra un análisis de los beneficios económicos y la productividad que traería consigo el desarrollo la concesión, desde el punto de vista de los operadores del comercio, la sociedad concesionaria y la autoridad concedente.

Para el análisis del impacto socioeconómico que generará la concesión del puerto de Manta al país se hace necesario el estudio de una serie de variables tales como Ingreso per cápita, Oferta exportable, Incremento de divisas y la recaudación de impuestos.

Al finalizar la presente tesis, encontramos las conclusiones de los análisis realizados en los capítulos anteriores elaborando una respuesta definitiva a la

hipótesis central de este estudio que se relaciona con que el incremento del ingreso de buques de mayor calado al puerto, lo cual puede aumentar las importaciones y las exportaciones originando por ende un desarrollo socioeconómico al país, así como las posibles alternativas y recomendaciones para el eficiente desarrollo socioeconómico del proyecto.

INTRODUCCIÓN

La globalización ha producido un dramático cambio en el comercio exterior y como consecuencia en el transporte marítimo, es por esto que se ve la necesidad de recurrir a sistemas que permitan mejorar el nivel competitivo del puerto.

El Puerto de Manta presenta las mejores condiciones que favorecen el desarrollo portuario competitivo para la prestación de servicios portuarios eficientes, ya que cuenta con ventajas que están relacionadas con tener un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo, sin canales y con profundidades naturales de 12 metros en la marea en el área mas baja, que no presenta problemas al ingreso de las naves a los muelles internacionales por lo cual se lo denomina como “Puerto de Aguas Profundas en Ecuador”.

La necesidad de establecer un puerto de transferencia en Sudamérica por parte de las empresas transportadoras de Asia es latente; es por esta razón su gran interés en la construcción de un puerto de transferencia en Manta, por lo que la Autoridad Portuaria realizó una búsqueda de importantes fuentes de financiamiento que le permitieran construir de manera conjunta la mejor Infraestructura Portuaria acorde a las exigencias del Sector Portuario Marítimo Nacional e Internacional.

La Concesión del puerto de Manta, es un proyecto atractivo a la participación privada, debido a que representa una real proyección de manejo de carga y a un diseño de puerto moderno adecuado para el manejo de contenedores, ya

que con el incremento de buques de mayor calado se obtendrán ingresos significativos que justifican los montos de las inversiones.

La modernización de la infraestructura portuaria del puerto de Manta, de acuerdo con las nuevas exigencias de transporte marítimo mundial, incorporará nuevas obras físicas y moderna tecnología, que permitirá la reactivación de sectores como la agricultura, la pesca y el turismo, primero a nivel nacional y luego a nivel regional, generando nuevas fuentes de ingreso lo que conducirá al desarrollo de una economía sostenible.

Con la ejecución del proyecto, Manta se convertiría en el eje principal de transferencia de mercaderías entre Asia y Sudamérica, y se lograría la unión de los Océanos Pacífico y Atlántico a través de una ruta fluvial, dando como resultado la facilitación del comercio, proporcionando valor agregado a través de la logística portuaria y de un selecto grupo de profesionales especializados en el sector portuario marítimo que contribuyen en forma eficiente a la integración y el desarrollo de este importante sector.

A pesar de contar con una ubicación geográfica privilegiada y de sus condiciones naturales de puerto abierto al mar, el Puerto de Manta no registra un nivel importante de movimiento de carga frente a los otros puertos nacionales, como consecuencia de varios factores tales como: falta de frecuencia de líneas navieras, mal estado de vías de acceso y el bajo nivel de producción de la provincia. Todas estas ventajas y desventajas nos llevaron a realizar un estudio sobre el impacto que tendría la concesión del puerto de Manta, por lo tanto con este análisis se busca lo siguiente:

1. Identificar las falencias que se deberán cubrir con la implementación de la nueva infraestructura.
2. Conocer la variación de las importaciones y exportaciones.
3. Identificar las áreas que han experimentado un desarrollo socioeconómico

CAPÍTULO

I

GENERALIDADES DE LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA



1.1. PUERTO DE MANTA

1.1.1 Misión y Visión

Misión

“Prestación oportuna de servicios portuarios, eficientes y de calidad, a la comunidad nacional e internacional, relacionados con carga y naves”.

Visión

"Ser reconocido como el principal puerto especializado en el manejo de carga contenerizada en el Ecuador".

1.1.2. Ubicación Geográfica

Excelente posición geoestratégica y características físicas.

- ❖ El puerto más cercano del Asia en la Costa oeste de Sudamérica. El Puerto de Manta es el más próximo de toda Sudamérica a los grandes terminales de transferencia internacional del lejano oriente, a solo dos horas y a 600 millas del Canal de Panamá. Un factor muy importante es la profundidad disponible de 12 metros con capacidad dragable¹ a 15 metros.

- ❖ A 25 millas de la ruta del tráfico internacional. El puerto es un punto estratégico para los negocios portuarios, el comercio exterior por vía marítima, aérea y el turismo trasatlánticos, en

¹ Excavar y limpiar el fondo de un río, puerto de mar o lago, extrayendo el fango, piedras, etc.

una ruta enlazada con Puertos de Estados Unidos, Panamá, Perú, Chile y Argentina.

- ❖ A 56 millas de la línea equinoccial
- ❖ A 24 horas del Canal de Panamá

ILUSTRACIÓN 1



Fuente: APM

ILUSTRACIÓN 2



Fuente: APM

1.1.3 Características y Ventajas Competitivas

El Puerto de Manta es un puerto Abierto y de profundidades naturales de 12 metros en la marea más baja, no presenta problemas al ingreso de las naves de gran **calado**² a los muelles internacionales y marginales, lo que lo denomina como “Puerto de Aguas Profundas”. Además el puerto cuenta con dos zonas francas como son Zona Franca de Manta a 3.5 Km. y ZOFRAMA a 22 Km. de distancia y un Aeropuerto internacional dotado de capacidad para grandes cargas.

1.2. VOLUMEN DE CARGA DEL PUERTO

La productividad de las operaciones del puerto corresponde al volumen de la carga transferida (embarcada y desembarcada) por unidad de tiempo de la nave atracada en el muelle. En los últimos 15 años, el manejo de carga que realiza el Puerto de Manta ha crecido a razón del 12% anual.

La carga promedio correspondiente al rubro de las importaciones en los últimos años ha sido de **451,931** toneladas, de los cuales el 82% de la carga corresponde a graneles sólidos tales como trigo, soya y maíz; el 11% a graneles líquidos tales como aceites vegetales y de palma.

La carga contenerizada alcanzó el 0,004%, mientras que la carga general en la que se ubica la importación de vehículos y maquinarias correspondió al 7%.

² Es la profundidad sumergida de una nave en el agua.

Las importaciones han experimentado un notable crecimiento debido a la demanda de materia prima necesaria para elaboración de productos de consumo masivo.

En lo referente al volumen de exportaciones entre los años 1999-2002 se puede observar que el promedio de carga corresponde a **81,768** toneladas, de los cuales el 9.40% corresponde a graneles sólidos, el 22 % son los graneles líquidos, el 62,05% de los contenedores y por último las exportaciones generales son del 7%.

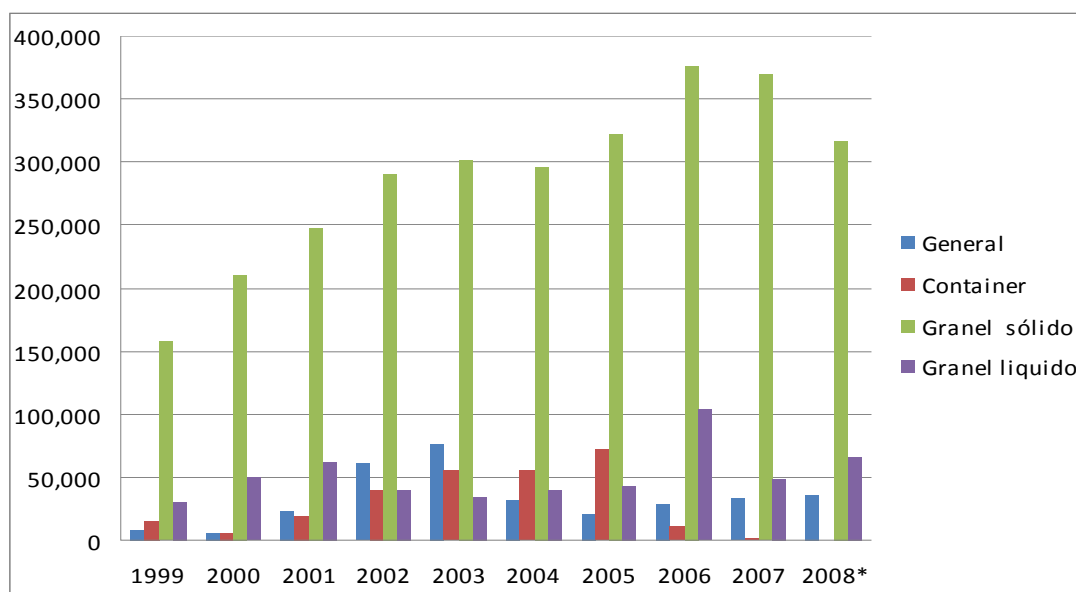
Entre los años 2003-2007 observamos que el promedio de carga es de **159,434** toneladas, de los cuales el 56.54% corresponde a los contenedores, el 0.37% es de graneles sólidos, el 42.11% es de graneles líquidos, el 0.98% corresponde a la carga general.

Las exportaciones hasta Septiembre del 2008, han alcanzado **37,343** toneladas, de los cuales el 21% es de la carga general, el 35% de los contenedores, el 44% de los graneles líquidos; sin embargo existe una total ausencia de la exportación de graneles sólidos.

TABLA 1
TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA
COMPARATIVO ANUAL

Importación (toneladas)

Año	General	Container	Granel sólido	Granel líquido	Total
1999	7,709	14,911	157,786	29,782	210,188
2000	5,176	5,467	210,838	50,225	271,706
2001	23,136	19,860	247,530	61,994	352,520
2002	60,627	40,178	290,713	39,727	431,245
2003	75,594	55,531	301,331	34,363	466,819
2004	31,572	55,485	296,871	40,236	424,164
2005	20,568	72,397	321,801	42,271	457,037
2006	29,497	11,040	377,122	103,558	521,217
2007	33,267	1,925	368,947	47,791	451,930
2008*	36,551	439	316,699	65,892	419,581



* Valores provisionales hasta septiembre 30 del 2008

Fuente: SOEP APM Y SOEP TIDE

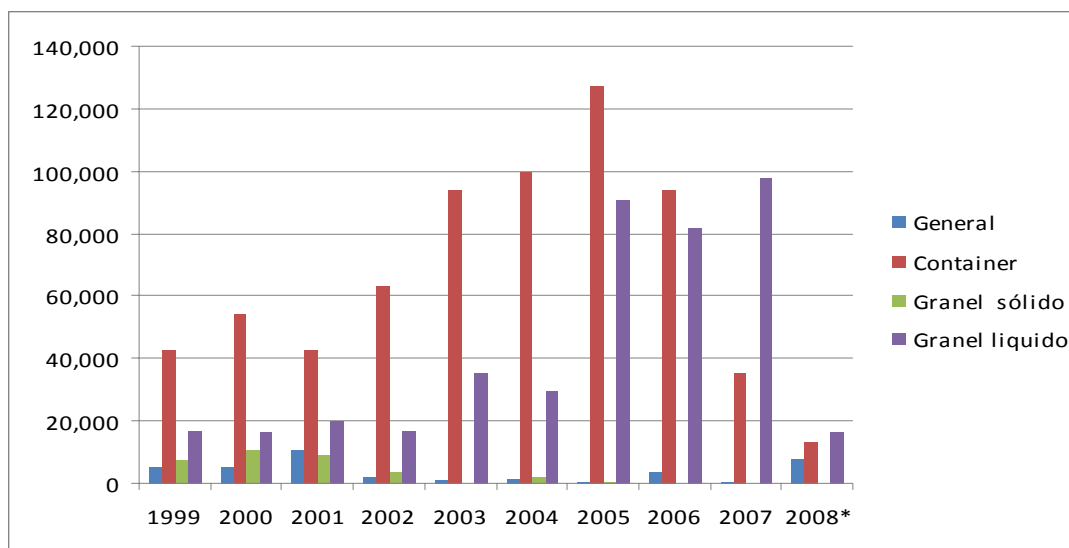
DPTO: Operaciones APM

Control de Operaciones y Estadística

TABLA 2
TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA
COMPARATIVO ANUAL

Exportación (toneladas)

Año	General	Container	Granel sólido	Granel líquido	Total
1999	5,117	42,591	7,413	17,051	72,172
2000	5,210	54,364	10,669	16,304	86,547
2001	10,309	42,585	8,924	20,040	81,858
2002	2,268	63,382	3,734	17,089	86,473
2003	1,154	94,257	63	35,484	130,958
2004	1,604	99,876	2,092	29,840	133,412
2005	692	127,248	676	90,705	219,321
2006	3,741	93,979		81,709	179,429
2007	628	35,345	149	97,926	134,048
2008*	7,693	13,061		16,589	37,343



* Valores provisionales hasta septiembre 30 del 2008

Fuente: SOEP APM Y SOEP TIDE

DPTO: Operaciones APM

Control de Operaciones y Estadística

1.3 Operadores del Comercio

1.3.1. PRINCIPAL SECTOR EXPORTADOR

Manta es considerado el primer Puerto Pesquero del Ecuador, ya que su principal actividad comercial y artesanal es la industria pesquera, desde donde se produce y exporta sus derivados a los diferentes mercados internacionales: Unión Europea, América y El Caribe.

Los recursos provenientes del mar han sido la principal fuente de trabajo y de riqueza de la población de Manta, convirtiéndose así en uno de los pilares fundamentales para el desarrollo de la economía a nivel local y por consiguiente a nivel nacional.

Para el Sector Exportador el desarrollo de la Concesión del Puerto es trascendental debido a que la mejora en la infraestructura generará un incremento en la frecuencia de naves de mayor calado, lo cual aumentará su competitividad y facilitará el comercio con respecto a los puertos locales. Se contará con alternativas que le aseguren calidad y mejora continua relacionadas con la fiabilidad, seguridad y frecuencia de las entregas.

Sin embargo, la falta de programación en el proceso de concesión ha provocado un impacto negativo en el sector exportador, basado principalmente en la falta de frecuencias de líneas navieras lo cual obstaculiza el Comercio y genera grandes pérdidas económicas al Puerto; como consecuencia los exportadores se ven obligados a utilizar el Puerto de Guayaquil, ya que la frecuencia de llegada de buques al Puerto de Manta es cada 15 días, lo cual les representa riesgos en la movilización de la carga debido al mal estado de la carretera, sumado a esto los altos costos de transportación y custodia.

Según las entrevistas realizadas a exportadores del sector la falta de frecuencia de líneas navieras ha disminuido las operaciones de exportación y por ende los niveles de ingresos para la población, además no cuentan con servicios básicos que faciliten el comercio mas bien se están enfrentando con barreras. Las empresas e industrias que integran este sector están considerando como una opción a futuro el cerrar sus fábricas y establecerse en otros puertos que les ofrecen mejores condiciones y facilidades.

Además, mencionan que todos los factores antes estudiados hacen que el Puerto sea menos competitivo, ya que en la actualidad no ofrece un valor agregado y diferenciado con respecto a los otros puertos.

En conclusión, el Sector Exportador no considera que la Concesión del Puerto en estos días refleje un impacto positivo para el comercio exterior ecuatoriano, ya que la concesionaria no ha cumplido con la programación pactada al inicio de esta negociación, que consistía en la incursión de cinco líneas navieras que facilitarían el desarrollo del comercio.

Este sector asegura que con el mejoramiento de la infraestructura se atraerán embarcaciones más grandes con capacidad para movilizar mayores volúmenes de carga de diferentes segmentos del mercado, lo cual ayudará a fomentar el desarrollo del Puerto, sin embargo están conscientes de que este es un proyecto con visión a futuro.

1.3.2. PRINCIPAL SECTOR IMPORTADOR

Manta se caracteriza por ser un importante importador de Automóviles provenientes de reconocidas marcas como la **HYUNDAI**, **KIA**, de origen asiático. El Sector importador de Graneles Sólidos es representado por empresas como: **GRUPO SUPERIOR**, **GRUPO MODERNA** quienes importan productos como trigo, soya, maíz provenientes de países como Canadá y EE.UU., en cuanto al Sector importador de Graneles Líquidos es liderado por empresas como: **LA FABRIL**, **INDUSTRIAS ALES**, quienes importan aceite de soya, aceite de palma y soda caustica, esto es importado al granel y almacenado en depósitos dentro del buque con bombas industriales.

La Concesión del Puerto representa beneficios altamente significativos también para el Sector Importador, ya que con la mejora de la infraestructura del Puerto se logrará el ingreso de buques de mayor calado lo que generará realizar importaciones de mayor porcentaje de carga que representará bajos costos tanto para el importador como para el consumidor final.

La situación actual del sector importador cuenta con mayores ventajas en comparación al sector exportador, ya que a pesar de la existencia de una línea naviera que es **CCNI** (Compañía Chilena de Navegación Interoceánica), las importaciones no han disminuido.

Para los importadores la falta de frecuencia de líneas navieras no representa un obstáculo debido a que han implementado una estrategia que consiste en “**chartear**³” o alquilar buques necesarios para la movilización de la carga en los tiempos requeridos.

³ Arrendamiento por viaje o por período de tiempo, de un medio de transporte (usualmente aéreo o marítimo) para el transporte de pasajeros y/o carga.

El proceso de chartear inicia cuando el importador o conjunto de importadores solicitan los servicios de una línea naviera para transportar su carga de manera particular realizando una ruta directa desde un puerto de origen hasta un puerto de destino.

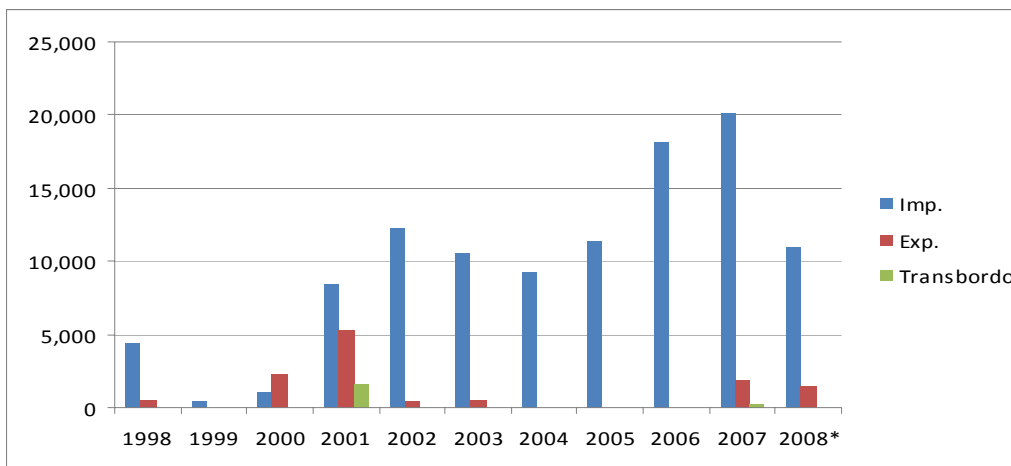
Por ejemplo, **LA FABRIL** e **INDUSTRIAS ALES**, solicitan el servicio de líneas navieras que no son regulares, es decir aquellas que no recalcan con una determinada frecuencia lo que les genera bajos costos ya que por medio de la misma nave realizan procesos de importación y exportación. Las líneas navieras que el sector importador utiliza son: **CSAV (Compañía Sudamericana de Vapores), MITSUI, INCHCAPE SHIPPING.**

En lo referente a las importaciones de automóviles no existen inconvenientes en el ingreso de la carga al puerto, sin embargo se ven afectados en el proceso de almacenamiento y descarga de la misma. Los importadores sugieren implementar medidas de seguridad que respalden el nivel de carga y facilidades de ingreso al Puerto.

TABLA 3
NÚMERO DE VEHÍCULOS MOVILIZADOS POR EL PUERTO DE MANTA
(Automóviles, jeeps, camionetas, camiones y maquinarias)

DE VEHÍCULOS

Año	Imp.	Exp.	Transbordo	Total
1998	4,481	531		5,012
1999	425			425
2000	1,013	2,293		3,306
2001	8,452	5,270	1,561	15,283
2002	12,196	397	30	12,623
2003	10,562	517	1	11,080
2004	9,317	14		9,331
2005	11,432	5	1	11,438
2006	18,184	26		18,210
2007	20,182	1,871	196	22,249
2008*	10,920	1,449		12,369



* Valores provisionales hasta septiembre 30 del 2008

Fuente: SOEP APM Y SOEP TIDE

DPTO: Operaciones APM

Control de Operaciones y Estadística

1.3.3 LÍNEAS NAVIERAS

Las líneas navieras desempeñan un papel fundamental en el comercio exterior, su función consiste en la transportación de carga de un determinado puerto de origen hasta un puerto de destino a nivel regional e internacional.

Con el transcurso de los años las líneas navieras se han visto obligadas a racionalizar sus itinerarios eliminando en lo posible recaladas y frecuencias a puertos que no representan un ingreso sustentable por los fletes captados, centralizando su operación a puertos de transferencia “**Hub Port**”⁴, para desde allí distribuir a otros puertos del tráfico, con buques de menor porte “**Feeders**”⁵, y que han quedado fuera de ésta modalidad de transporte marítimo denominada “**Cross Trade**”⁶. Los barcos destinados al **Cross Trade** son naves portacontenedores de 4.000 a 6.000 **TEUS**⁷ con calados máximos de 10 a 12.5 metros.

En la actualidad las líneas navieras no encuentran atractivo el manejo de carga del Puerto de Manta, por lo que prefieren recalar en Puertos como el de Guayaquil, Esmeraldas entre otros donde se centra el mayor porcentaje de carga a nivel nacional. Además mencionan que el manejo de carga en el Puerto no supera las expectativas y aunque Manta cuente con un puerto de aguas

4 Puerto oceánico que aglutina una gran cantidad de contenedores, unos para ser distribuidos por su zona de influencia, mediante buques feeder, y otros para su posterior distribución, mediante buques oceánicos, a las puertas de destino final.

5 (o alimentador): son buques de tamaño mucho más reducido que los oceánicos, que sirven para suministrar desde un gran puerto a puertos pequeños de alrededor.

6 naves portacontenedores de 4.000 a 6.000 TEU con calados máximos de 10 a 12.5 metros. La tendencia de estos portacontenedores tipo Panamáx es con capacidad de 8.000 a 10.000 TEU con calados de hasta 14 metros de eslora.

7 Medida estadística equivalente a 20 pies en contenedores, utilizada para definir la capacidad de los buques porta contenedores.

profundas eso no representa motivo suficiente para permanecer en mencionado puerto, ya que el propósito de las líneas es transportar niveles significativos de carga, por lo tanto no es rentable permanecer días en un Puerto donde existen movilizaciones con menor frecuencia ya que esto representa pérdidas económicas.

En el transcurso de los años varias líneas navieras se han establecido en el Puerto de Manta y posteriormente retirado debido a varios factores. Por ejemplo la MAERSK compañía danesa, que se estableció en Manta en Abril de 1995, con la llegada de su primer buque "Maersk La Plata". La misma que resolvió suspender sus operaciones en los muelles manabitas debido a que la carga de exportación e importación no justificaba la inclusión en el itinerario del mencionado Puerto.

En la Actualidad, la única línea que permanece en Manta es la CCNI (Compañía Chilena de Navegación Interoceánica), representada por la Agencia Naviera Marglobal, sin embargo mencionan que el motivo principal de su permanencia en el puerto se debe al calado que presenta, ya que actualmente tienen una negociación referente a transportar cobre desde Chile hacia Europa. Los buques con destino a Europa recalán en Chile para embarcar el cobre, y debido a la magnitud del peso de este mineral se exige la utilización de buques de mayor calado, motivo por el cual la única opción de recalar es el Puerto de Manta por la profundidad que presentan sus aguas.

En conclusión, según las entrevistas realizadas a los expertos de este sector, ven la Concesión del Puerto como un proyecto a futuro, la realidad es que el Puerto de Manta no se puede convertir de la noche a la mañana en un Megapuerto de Transferencia, esto es un largo proceso, que consiste no solo

en la mejora de la infraestructura portuaria sino también en la reconstrucción de la carretera ya que esto va ligado, para así poder realizar una eficiente operación logística y abastecer a todo el país de la carga que sea desembarcada en Manta.

1.3.4 PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN

Manta es una ciudad que cuenta con una población aproximada de 250 mil habitantes quienes se dedican en gran mayoría a la industria pesquera, actividad que se ha constituido en el motor productivo de la zona.

La Concesión del Puerto de Manta es de vital importancia para el desarrollo y crecimiento económico de la población, sin embargo la situación es diferente para los habitantes ya que ellos expresan ciertas inconformidades como falta de información acerca de este proceso.

Es importante mencionar que la mayor parte de la población labora en el sector de la pesca, distribuidos en el puerto, en fábricas atuneras encargadas de la importación y de la exportación.

Actualmente el sector exportador enfrenta obstáculos en la movilización de sus productos, debido a la falta de frecuencia de líneas navieras, por lo que muchas empresas están considerando como una opción a futuro el cierre de sus instalaciones para así establecerse en otros puertos que les ofrecen mejores condiciones y facilidades, o la posibilidad de hacer un recorte de personal, lo cual generaría un impacto negativo en la población que es el desempleo.

Por otro lado el sector que labora en el Puerto solicita al Concesionario respaldo en cuanto a la seguridad laboral para poder desempeñar sus actividades sin ningún inconveniente, además solicitan facilidad de acceso al Puerto para poder descargar la mercadería.

Sin lugar a dudas, los efectos de la Concesión son de vital importancia para la población de Manta ya que es la oportunidad que necesitan para poder mejorar su nivel de vida.

1.4. Concesión Del Puerto de Manta

1.4.1. Antecedentes

Mediante la resolución No. 021/95 adoptada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos el 14 de Agosto de 1995, en la que se prevé la delegación a la iniciativa privada, para la operación de terminales portuarias, nuestro país adopto el modelo de **LANDLORD-PORT**⁸ o Puerto Propietario.

La Autoridad Portuaria de Manta ha permitido que la empresa privada haga uso de las facilidades y de la prestación de servicios portuarios por delegación del Estado a través de la modalidad de **CONCESIÓN**.

1.4.2. Origen de la Concesión

Con el propósito de impulsar el desarrollo del Comercio Exterior en el país mas aun con la globalización que ha producido un dramático cambio en el comercio

⁸ La Autoridad Portuaria es propietaria del Puerto en su conjunto. Los Servicios de remolque, practica, etc. son prestados por empresas privadas. El Puerto esta dividido en terminales independientes; cada operador de terminal se encarga de su mantenimiento. Los operadores portuarios o empresas portuarias son responsables de la inversión, mantenimiento de la infraestructura.

y como consecuencia en el transporte marítimo, se vio la necesidad de recurrir a sistemas que permitan mejorar el nivel competitivo en materia de comercio. El Puerto de Manta será el puerto que facilitará la participación del Ecuador en el nuevo ordenamiento mundial de la globalización pues este presenta las mejores condiciones que favorecen el desarrollo portuario competitivo para la prestación de servicios portuarios eficientes, ya que cuenta con ventajas como tener un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo, sin canales y con profundidades naturales de 12 metros en la marea en el área mas baja, que no presenta problemas al ingreso de las naves a los muelles internacionales lo que lo denomina como “Puerto de Aguas Profundas en Ecuador”.

Además la necesidad de establecer un puerto de transferencia en Sudamérica por parte de las empresas transportadoras de Asia es latente; es por esta razón su gran interés en invertir en este mega proyecto, por lo que la Autoridad Portuaria de Manta (APM), realizó una búsqueda de importantes fuentes de financiamiento que le permitieran construir de manera conjunta la mejor y competente Infraestructura Portuaria acorde a las exigencias del Sector Portuario Marítimo Nacional e Internacional.

Para cumplir esta importante misión, fue necesario encontrar mediante un Contrato de Participación Público-Privada, un aliado estratégico de importancia mundial, especializado en el desarrollo de puertos marítimos, relacionado con las mas conocidas líneas navieras a nivel mundial y con suficiente capacidad económica para realizar las inversiones requeridas en el corto, mediano y largo plazo, que permitieran convertir al Puerto de Manta en el número uno de transportación marítima enfocado en el manejo eficiente de contenedores de grandes dimensiones a nivel nacional e internacional.

1.4.3 Estándares del Proyecto.

El Concesionario debe cumplir índices de eficiencia para las operaciones de los diferentes tipos de cargas a operar, según los equipamientos y metodologías que aplique.

PRODUCTIVIDAD: Esta productividad se considerará como un compromiso contractual de eficiencia mínima y se mide para su control en cifras medias anuales, para períodos de doce meses desde instaladas las correspondientes grúas. En caso de instalarse grúas que posean una mayor eficiencia nominal, estas cifras se ajustarán con los documentos oficiales del constructor de las grúas. Para estimar la capacidad de los muelles se ha considerado que las productividades netas mínimas a lograr en la operación de la Concesión serán:

Grúa móvil (MC) 15 cont/hr y gancho ó 70.000 TEUs/año

Grúa de Pórtico (QC) 30 cont/hr y gancho ó 120.000 TEUs/año

CALIDAD: La SOCIEDAD CONCESIONARIA debe implementar un sistema de Gestión de la Calidad y de Aseguramiento de la Calidad según normas ISO o similares, en un plazo no superior a dos (2) años de iniciada la CONCESIÓN. Igual exigencia tiene respecto al cumplimiento de la Gestión Medioambiental según la norma ISO 14000 o similar. Ambas certificaciones serán realizadas por empresas u organismos certificadores aceptados por la AUTORIDAD CONCEDENTE, a propuesta de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

SEGURIDAD: La SOCIEDAD CONCESIONARIA debe cumplir con la legislación y convenios internacionales vigentes respecto del transporte, almacenaje, manipuleo y segregación de cargas peligrosas y contaminantes, debiendo contar con planes de contingencia para asumir acciones preventivas e

inmediatas en la lucha contra incendios, vertidos, explosiones u otros accidentes derivados de su manipulación y almacenaje, y en aspectos de seguridad industrial.

SISTEMAS CONTRA INCENDIO: Consiste en la implementación de instalaciones de detección y combate de incendios apropiados para el sistema del almacenaje y mercaderías involucradas en cada caso.

1.4.4. Proceso de Concesión

El proceso de concesión se desarrolló en las siguientes etapas fundamentales de acuerdo con lo dispuesto y sugerido por el Reglamento General de la Ley de Modernización del Estado (RLM) y el Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador (RGAPE): (Véase Anexo 2)

1. Precalificación
2. Data Room
3. Licitación
4. Firma del Contrato e Inicio de la explotación de la concesión.

1.4.4.1 Precalificación

Los interesados debieron cumplir con dos grupos de requisitos:

1. Cumplir con la expectativa de Interés del Estado, es decir contar con un Operador Portuario de indiscutible categoría internacional, a nivel global, amplia experiencia y radicación en el negocio portuario y alta calidad reconocida de gestión.

2. Se deduce de las exigencias de la legislación ecuatoriana que requiere que en las concesiones se brinden un servicio más eficiente y en mejores condiciones, al mejor precio para el usuario.

En esta fase previa de preselección se exigieron requisitos mínimos de:

- Capacidad técnico-operativo
- Económico-financiero

De capacidad Técnico-operativa

El participante debió poseer una amplia experiencia en administración, operación, rehabilitación y desarrollo de puertos, especialmente en contenedores, por lo que debió cumplir con:

- Poseer experiencia de al menos de 10 años en la administración y operación de Terminales Internacionales de Contenedores y/o Puertos Multipropósito
- Ser un operador de carácter global y alta calidad de ejecución en el mercado portuario. Por lo que debió demostrar haber operado en los últimos tres años un promedio no inferior a 1.000.000 TEUS por año, en puertos o terminales administrados por él en, al menos, dos Continentes diferentes.

Para cumplir con estos requisitos, los interesados debieron adjuntar un resumen histórico de las actividades de operación de Contenedores que han desempeñado, número de años en que las han realizado, tipos de puertos o

muelles que han administrado o donde haya operado, rendimientos medios actuales en la operación de cada Terminal, etc.

De Capacidad Económica-Financiera

Los interesados deben poseer un Patrimonio Neto no inferior a diez (10) millones de dólares. En el caso de asociados y/o en consorcio la suma de sus patrimonios debe alcanzar los 10 millones de dólares. Los interesados debieron presentar todos los antecedentes económicos, es decir, sus balances consolidados y auditados, su estado de ganancias y pérdidas, sus índices de gestión y su solidez económica y de gestión administrativa en general.

Para el evento de que los interesados sean un conjunto de empresas asociadas o agrupadas en consorcios, debieron presentar los antecedentes individuales de todos aquellos que conforman tal organización. En el caso de empresas que operen en Bolsa(s) de Valores, bastara con la presentación de copias de los datos operativos, económico-financieros y contables, certificados por la empresa o sus auditores bajo los protocolos de su presentación en la Bolsa; a estas copias de datos se debió adjuntar una certificación de responsable o de auditor.

Durante el transcurso del plazo de apertura y cierre del proceso de concesión de la terminal mantense, la oferta de Hutchinson fue la única participante en la etapa de preselección.

1.4.4.2 Data Room⁹

En esta etapa la(s) compañía(S) preseleccionada(S) pudieron:

- Solicitar información en materia legal, administrativa, técnica, operativa, económica, financiera, comercial, etc. Relacionada con el objeto del Proyecto.
- Realizar visitas a las instalaciones y áreas correspondientes,
- Plantear consultas que fueren de su interés a la APM,
- Recibir las explicaciones correspondientes de parte de la APM según sea el caso,
- Informar a la APM de sus impresiones e intenciones respecto del Proyecto y proponer precisiones y ajustes metodológicos y/o técnicos al Proyecto
- Plantear sugerencias de modificaciones o aclaraciones a la propuesta del Proyecto, incluida la Proyección de tráfico y la cadencia de las inversiones o a los criterios de desencadenamiento de la segunda fase y a los modelos de documentos societarios y compromisos de inversión a suscribirse por el Concesionario para regular su participación en el Proyecto.

En esta etapa se dio a conocer el Proyecto Técnico Básico (PTB) de la concesión, el cual es un conjunto de documentos que indica las inversiones que se requieren en cada caso para producir el aumento de la infraestructura

⁹ Lugar donde se encuentra toda la información relevante (originales de contratos, etc.) que pone un vendedor de una empresa a la disposición de los adquirientes o inversores potenciales.

portuaria necesaria para absolver la demanda de servicios portuarios que se prevé, y otros aspectos organizativos, operativos y de desarrollo, que se definen en cada documento; con la finalidad de que formulen sus observaciones que sirvan para definir el documento final, en base del cual se presentarán las ofertas.

1.4.4.3 Licitación¹⁰

La Licitación tuvo por objeto seleccionar al único Concesionario para el desarrollo del Megapuerto de transferencia de Manta, en este caso la Compañía Hutchison; para el uso y explotación de las instalaciones, por el plazo y en las condiciones que se fijen en esta Base.

La licitación se rigió por las siguientes normas:

- Constitución Política de la República del Ecuador, publicada en el RO/ 1 de 11 de Agosto de 1998 (En lo sucesivo CPRE).
- Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada y sus reformas (Ley No.50).
- Reglamento Sustitutivo al Reglamento General de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, Decreto Ejecutivo No. 2328. RO/ Sup. 581 de 2 de Diciembre de 1994, y sus reformas (En lo sucesivo RLM).
- Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador (Decreto 467).
- Ley General de Puertos (Decreto Supremo No. 289).

¹⁰ Oferta que se hace en una subasta o en un concurso público, sobre todo si se trata de un contrato o servicio:

- Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional (Decreto Supremo No. 290).
- Reglamento de Servicios Portuarios (Resolución No. 110/01 del 13/08/2001)
- Ley del Control Constitucional
- Código Civil
- Código de Comercio
- Código de Trabajo
- Código Tributario
- Código de Salud
- Ley de Compañías
- Ley de Beneficios Tributarios para Nuevas Inversiones Productivas, Generación de Empleo y Prestación de Servicios.
- Ley de Desarrollo del Puerto de Manta.
- Ley de la Jurisdicción de lo Contencioso – Administrativo
- Ley Orgánica de Defensa del Consumidor
- Ley de la Corporación Aduanera Ecuatoriana
- Ley de Mediación y Arbitraje
- Ley de Gestión Ambiental
- Reglamento de Operaciones Portuarias de Autoridad Portuaria de Manta
- Regulación de la Competencia en las Actividades Portuarias Ecuatorianas
- Normas y Requisitos de Fondo y de Forma para la presentación de propuestas de la Iniciativa Privada para la Delegación de los Servicios en las Autoridades Portuarias.
- Las presentes Bases Generales y el Contrato respectivo
- Cualquier otra normativa que se dicte en el futuro y que afecte a la actividad Marítima o Portuaria, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 249 de la Constitución Política.

La APM como autoridad concesionaria se rigió en base a la Ley de Modernización (LM) y su Reglamento; en relación al cumplimiento e interpretación de las bases y durante el proceso de licitación, será aplicables la Legislación y Jurisdicción de la Republica del Ecuador, sin perjuicio a lo establecido en el Contrato.

1.5. Marco General de la Concesión

1.5.1 Prima y Canon

Las compañías precalificadas debieron considerar dos variables las cuales dependiendo del monto será la empresa ganadora y se encargara de las operaciones del puerto de Manta.

Entendiéndose por Prima al pago inicial expresado en millones de dólares de los estados unidos de América, que deberá ser adjudicatario previo a la firma de contrato de concesión y cuyo monto es una variable a evaluar previo a la adjudicación.

Además el Concesionario pagará a la APM, por las infraestructuras y los bienes puestos a disposición del Concesionario, un Canon integrado de la forma siguiente:

a) Un Componente Fijo, por el valor de UN MILLÓN OCHOCIENTOS MIL (1.800.000.-) Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, actual moneda de curso legal en el Ecuador, por año, el mismo que se pagará mensualmente, durante el plazo de la concesión.

b) Un Componente Variable, a abonar durante todo el plazo de la Concesión, que se pagará mensualmente, y cuyo valor es proporcional a los tráficos movilizadas en el mes anterior al que se paga, según la distribución de valores siguientes:

Contenedores llenos: US\$ 5 por TEU

Contenedores vacíos: US\$ 0 por TEU

Vehículos: US\$ 3 por unidad

Carga General y Graneles: US\$ 0.30 por Tonelada.

Los valores de los pesos, volúmenes o unidades de la carga a determinar para el establecimiento del canon variable se calcularán a partir de los que se establezcan a efectos del flete, en el Manifiesto de Carga o Lista de Embarque (Bill of Lading).

Los valores del canon, tanto su componente fijo como el variable, se ajustarán según el procedimiento de actualización de los valores monetarios, previsto en la cláusula de Actualización de Precios del contrato.

1.5.2 Bienes que la integran

Los bienes que se conceden son las áreas, infraestructuras, superestructuras, instalaciones y equipamiento del Terminal Internacional de Carga del Puerto de Manta;

a) Los bienes se entregaran en su estado de conservación actual a lo que podrá haberse adicionado el deterioro resultante de la acción del uso y de los agentes

atmosféricos en el tiempo transcurrido entre la apertura y la entrega de la Licitación.

b) La APM entregara las instalaciones en condiciones operativas, sin comprometer niveles y parámetros de servicio.

c) El adjudicatario estará obligado a aceptar la Concesión en las condiciones en que se encuentren dichos bienes al momento de la entrega de la concesión, no pudiendo realizar, ni repetir contra la APM ninguna reclamación derivada de falencias detectadas o daños recibidos por o inferidos a terceros, por causa del estado físico o del uso de los bienes que se conceden.

1.5.3 Inventario de las instalaciones y Bienes

Quedan comprendidas dentro de la CONCESIÓN, los espacios físicos y bienes (inmuebles y muebles) que se encuentren dentro del área delimitada de acuerdo con lo que se refleja en el plano de límites de la CONCESIÓN, y el Inventario de Bienes, así como los que en el futuro se incorporaren a aquéllos, y que queden debidamente inventariados y así reconocidos en forma explícita.

Bienes Inmuebles A Concesionarse

- 1.- ROMPEOLAS Y ÁREAS DE CIRCULACIÓN INTERNA.
- 2.- VIA DE ACCESO DE PESADOS.
- 3.- PATIO 200.
- 4.-PATIO 600.
- 5.- PATIO 700.
- 6.- PATIO 800.

- 7.-BÁSCULAS.
 - 8.-MUELLES ROLL ON – ROLL OFF.
 - 9.-MUELLE DE REMOLCADORES.
 - 10.-EDIFICIO DE OPERACIONES.
 - 11.-MUELLE INTERNACIONAL # 1.
 - 12.-MUELLE INTERNACIONAL # 2.
 - 13.- PATIO 500.
 - 14.- PATIO 400.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA
MANTA MARZO 2006
- 15.- PATIO 300.

➤ ÁREAS A CONCESIONARSE: FASE I

“PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS”

- 16.- ROMPEOLAS 1 (275 M)
- 17.- PATIO #1.
- 18.- EXTENSIÓN DE MUELLE INTERNACIONAL # 1.
- 19.- PATIO #2.
- 20.- EXTENSIÓN DE MUELLE INTERNACIONAL # 2.

➤ ÁREAS A CONCESIONARSE: FASE II

“MEGAPUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE CARGA”

- 21.- ROMPEOLAS 2 (1245 M)
- 22.- PATIO #3.
- 23.- MUELLE INTERNACIONAL # 3.
- 24.- PATIO #4.
- 25.- MUELLE INTERNACIONAL # 4.

1.5.4 Responsabilidad de la Autoridad Portuaria de Manta

Las siguientes actividades son responsabilidad de la Autoridad Portuaria de Manta y no forman parte de la concesión:

- La administración, conservación y desarrollo del puerto pesquero, como Autoridad Portuaria Toolport que administra directamente los muelles y espacios de tierra, y los pone a disposición de los usuarios mediante contratos en base a un esquema multioperador.
- La APM continuará con funciones limitadas en los campos de la Protección y Seguridad, por cuanto todavía mantiene el Puerto Pesquero y otras áreas de uso común a las que deberá ocuparse y, muy especialmente en el control de las labores del Concesionario en el cumplimiento de estas responsabilidades.
- La APM como propietaria del puerto deberá cumplir con tareas de planificación a largo plazo para utilización de áreas y cumplimiento de sus objetivos legales, dentro de su jurisdicción.
- Participación en el desarrollo local, provincial y regional, con proyectos e inversiones relacionados con la actividad portuaria, en obras complementarias y vías de acceso necesarias para que el Puerto de Transferencia Internacional de Cargas del Ecuador en el Puerto de Manta, cumpla con sus finalidades de manera eficiente y económica.

1.5.5 Servicios a prestar por el concesionario

En lo que se refiere a los servicios portuarios y logísticos que ofrecerá la Concesión se incluyen, entre otros: la carga y descarga de barcos de contenedores, graneles y carga general; atención de buques de pasajeros; almacenamiento y custodia de mercancías; entrega y recepción de las mismas a sus propietarios o consignatarios. Asimismo, se consideran todos los servicios relacionados con la atención de pasajeros y tripulaciones, el manejo y almacenamiento de las mercancías, preponderantemente aquellas manejadas en contenedores, como son la consolidación y desconsolidación de carga, el almacenaje de contenedores refrigerados, revisión previa al despacho de la carga, y reparación de contenedores; también se contempla toda clase de actividades logísticas y auxiliares al servicio de los vehículos de transporte, los pasajeros y las cargas.

Una vez finalizado el Proceso de Licitación en el que la única participante y ganadora fue la Compañía Hutchison Port Holding, quien cumpliendo con todos los parámetros y exigencias del proceso se comprometió a la ejecución de cinco etapas para el desarrollo de la infraestructura del Puerto.

1.6. Proceso

1.6.1 Fase Inicial

La Fase Inicial del Proceso se llevo a cabo durante los primeros tres meses del 2008 y consistió en el mejoramiento de los muelles internacionales existentes, y la aportación de una grúa móvil de muelle especializada para contenedores, lo que significa una inversión en infraestructura de \$2 millones de dólares y un

equipamiento de USA (14 US\$). Estas inversiones deberán ser suficientes para otorgar al puerto una capacidad de movilización de 80 mil TEUs por año.

Paralelamente se deberá proceder al proyecto y la construcción de los nuevos Muelles Pesqueros, tal con una duración máxima de construcción de 2 años y con una inversión de Cinco Millones Seiscientos Diez Mil Dólares USA (5.610.000 US\$). Se dispondrá también un área de maniobra para las naves y un canal de acceso al área del puerto pesquero, que deberán ser respetados en todo momento por las actividades de construcción y operación del puerto comercial. Se considerará también, la construcción de un muelle de servicio de 50 metros de longitud para el atraque de las lanchas patrulleras del Servicio de Guardacostas de la Armada Nacional. (Véase en el Anexo 3)

1.6.2. Fase I, Etapa IA.1

Esta fase se iniciara desde el principio de la Concesión y tendrá una inversión mínima obligatoria en infraestructura y superestructura de US\$ 41.56 millones y en equipamiento por US\$ 8.19 millones para lograr una capacidad por año de 150 mil TEUs; con una duración de construcción de 2.5 años. También, se considerará dentro de las facilidades para esta Fase, el desarrollo de las instalaciones para cargas de graneles. Este Terminal granelero deberá realizarse de acuerdo al estudio de las necesidades de este tipo de carga. (Véase en el Anexo 4)

1.6.3 Fase I, Etapa I.A.2

Se iniciará al llegar a los 64.000 TEU's operados en un período de 12 meses consecutivos con una inversión en infraestructura y superestructura de US\$ 27.07 millones y equipamiento por US\$ 30.47 millones para lograr una capacidad por año de 520 mil TEUs; con una duración de construcción de 3 años. Además, entre las facilidades a desarrollarse se contemplará la atención a cruceros turísticos. (Véase en el Anexo 5)

1.6.4. Fase I, Etapa I.B

Con una inversión en infraestructura y superestructura de US\$ 64.81 millones y un equipamiento US\$ 36.73 millones para lograr una capacidad por año de 800 mil TEUs. Se iniciará al llegar a los 416.000 TEU's operados en un período de 12 meses consecutivos. (Véase en el Anexo 6)

1.6.5 Fase II

Esta fase Se iniciará al llegar a los 640.000 TEU's operados en un período de 12 meses consecutivos con una inversión de infraestructura y superestructura de US\$ 74.72 millones de dólares y un equipamiento de US\$ 72.5 millones para alcanzar una capacidad anual de 1.6 millones de TEUs,

El diseño definitivo de estas Fases de Desarrollo estará fundamentado en los estudios del proyecto de ingeniería que se determinará en base a las condiciones de la demanda, acorde a la tecnología, buques y tipos de carga. Y así como sus proyecciones de crecimiento. (Véase en el Anexo 7)

A lo largo de este primer capítulo se ha desarrollado los puntos más sobresalientes de el proceso de concesión, este basado en la recopilación de información provenientes de los principales protagonistas dentro de este proceso. Las ventajas competitivas, el volumen de carga y el punto de vista con respecto a la concesión de los diferentes operadores del comercio son algunos factores que se incluyen dentro del Capítulo I.

Con todo lo recopilado en el presente capítulo se hace necesario su respectivo análisis para posteriormente llegar a una conclusión. El estudio de esta información se realizara en el siguiente capítulo con la ayuda de varias herramientas las que facilitaran el respectivo análisis; además se realizara el análisis del proceso de concesión así como el estudio financiero de los ingresos proyectados.

CAPÍTULO

II

ANÁLISIS COMPARATIVO



Manta ... rumbo a primer puerto HUB en Sudamérica

2. Análisis Comparativo

2.1. Análisis FODA

En este análisis se muestra la relación entre las características de las instalaciones portuarias modernas y el mercado competitivo en el transporte y servicios portuarios.

2.2. Fortaleza

- Recurso Humano mejor capacitado.
- Acceso directo a mar abierto y aguas profundas.
- Ubicación estratégica dentro de las zonas industriales y comerciales.
- Mayor control de las Actividades portuarias.

Hutchison Port Holdings (HPH) de Hong Kong, representada por TIDE en el Ecuador, es el primer puerto del mundo inversionista, desarrollador y operador con intereses en un total de 302 atracaderos en 50 puertos, que abarca 26 países en toda Asia, el Oriente Medio, África, Europa, América y Australia. HPH también posee una serie de transporte relacionados con las empresas de servicios.

El Grupo HPH manejó un rendimiento combinado de 66,3 millones de TEUS en todo el mundo, posee una larga trayectoria a nivel mundial, el grupo tiene puertos y operaciones relacionadas con toda la cadena logística, provee a sus clientes un rango completo de valor agregado a los beneficios que incluyen reparación, almacenamiento y custodia de contenedores, seguimiento de la trayectoria de los contenedores, traslado de volumen de carga, servicios marítimos y otros relacionados como la administración de compañías que se

dedican al manejo de puertos, de energía eléctrica, de telecomunicaciones y turismo, además es propietaria de cadenas de almacenes en todo el mundo.

En México, maneja los cuatro puertos más importantes, como son el de Veracruz, Manzanillo, Ensenada y Lázaro. En Panamá, administra los puertos de Balboa y Colón. En Argentina, conduce parte del puerto de Buenos Aires; y por el lado de la costa del Pacífico, Manta es el primer puerto bajo su administración. (Véase en el Anexo 8)

2.3. Oportunidades

- Incremento de barcos de mayor calado denominados en la actualidad Panamax de quinta generación, que puedan atracar las 24 horas del día, los 365 días del año, sin tiempos de espera.
- Convertir al Puerto de Manta en el principal centro internacional de transferencia de carga de Sudamérica entre Asia y el resto de países del mundo, de tal forma que las mercancías provenientes de los países asiáticos lleguen a un solo puerto del Pacífico Oriental para desde allí distribuir las en barcos de menor tonelaje a América y Europa tras cruzar el canal de Panamá.
- Ahorro significativo de tiempo a las líneas navieras por contar con un acceso directo, además de la facilidad de descarga de la mercadería en el puerto lo cual evita el congestionamiento de los buques. Un buque que llega por Guayaquil le toma 4 a 6 horas atravesar el canal para llegar al puerto, lo cual provoca congestionamiento en el momento de arribo para descargar la mercadería.

2.4. Debilidades

- Insuficiencia de infraestructura y equipos para albergar barcos de alto calado, ya que las instalaciones actuales fueron construidas hace 40 años con patios de almacenamiento de 10 hectáreas, lo cual no es adecuado para que estos buques puedan recalar en esta zona y movilizar carga.
- La Terminal Portuaria de Manta no ha podido mejorar su volumen de carga, debido a que el ingreso de buques como el tonelaje de mercancías bajaron a niveles incluso menores a lo que se obtuvo antes de la delegación al operador privado. Un año antes de la concesión, en el 2006, la terminal mantense recibió 610 buques, una cifra que descendió a 349, en el siguiente año. La carga movilizada, en exportación e importación, también decreció. Mientras hace dos años se transportaron 713,271 toneladas, en el primer año de concesión el rubro solo alcanzó 595,431 toneladas. En el 2008 hubo una leve recuperación con un movimiento de 653,544 toneladas, pero no se llegó a los montos del 2006.
- El operador privado ha faltado al cumplimiento de la meta referente al movimiento de carga. La concesionaria se comprometió en el primer año movilizar 40,000 teus (contenedores de 20 pies) y en el segundo, 60,000 teus. Pero sumando los dos años de concesión, las cifras apenas alcanzan 5,585 teus.
- Falta de comunicación entre la APM (agente regulador del proceso) y TIDE (operador portuario).

- Atraso en la ejecución de los primeros trabajos establecidos en el Contrato relacionados con el dragado del muelle pesquero y la fase 1 A 1 que tiene que ver con los muelles pesqueros y de contenedores, los mismos que debían iniciarse en mayo del 2008.
- Falta de posicionamiento en el mercado internacional de carga.

2.5. Amenazas

- Fuerte rivalidad con el Puerto de Guayaquil, el cual maneja el mayor porcentaje de la carga a nivel nacional. Fertisa, Banapuerto y Trinipuerto son los tres puertos privados más grandes de Guayaquil, tanto en infraestructura como en el manejo de altos volúmenes de carga.
- Falta de apoyo estatal en lo referente a la mejora de las vías de acceso terrestre al Puerto, lo que limita el incremento del movimiento de carga.
- El puerto de Posorja también cuenta con ventajas competitivas que lo denominan Puerto de Aguas Profundas, en donde es capaz de recibir buques mercantes que ahora no entran al Puerto de Guayaquil por falta de mayor calado.
- Término del contrato por falta de acuerdo entre las partes. El pasado 05 de Enero del 2009, los miembros del directorio de la Autoridad Portuaria de Manta (APM) como agentes de regulación, analizaron el cronograma de obras presentado por la concesionaria TIDE.

Ante el incumplimiento del cronograma el Presidente de la República anunció que la contraparte nacional de \$ 55 millones será manejado por el Estado y no se entregará a la concesionaria, además les concedió un plazo de tres meses que culmina a finales de marzo del mencionado año, para que así el Concesionario cumpla con el Contrato.

2.2. Diamante de Porter

2.2.1. Dotación de Factores

Factores Básicos

- **Clima:** Los buques pueden atracar fácilmente durante todo el año debido a que no existen desastres naturales.

- **Ubicación:**
 - ❖ Es el puerto más cercano del Asia en la costa oeste de Sudamérica.
 - ❖ A 25 millas de la ruta de tráfico internacional.
 - ❖ A 56 millas de la línea equinoccial.
 - ❖ A 24 horas del Canal de Panamá.

- **Recursos Humanos:** El capital Humano que forma parte del proceso de concesión contribuye al crecimiento y desarrollo de los ecuatorianos y principalmente de los oriundos de la Provincia de Manabí. Es importante resaltar que la mayor parte de los funcionarios de alto cargo son provenientes de la región Sierra del país, por lo que no se da la oportunidad a los Manabitas para desempeñar estas funciones.

Existe un entrenamiento constante del personal operativo del puerto lo cual facilita la gestión de los diferentes operadores del comercio, diferenciándose con los servicios que ofrecen los otros puertos en lo que se refiere a agilidad, fiabilidad y seguridad.

La implementación de nuevos sistemas informativos para la operación y administración del puerto que van acorde con estándares internacionales portuarios navieros junto al capital humano, se complementan logrando así un mayor grado de eficiencia.

2.2.2. Condiciones de la Demanda

La idea del Puerto de Transferencia nació en Mayo de 1994 cuando Diego Sepúlveda Lagos, Consultor Chileno contratado por la Autoridad Portuaria de Manta, recomendó como solución a la falta de volumen de carga de exportación e importación, la creación de un Puerto de Transferencia Internacional de Carga.

Por tal motivo, el 4 de Diciembre del 2003, el Congreso Nacional creó la Comisión Especial Interinstitucional, con personería jurídica, para que sea la responsable de la planificación, organización, ejecución y promoción del proyecto del Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador en el Puerto de Manta.

La Comisión Especial para hacer realidad el Puerto de Transferencia de Carga en Manta inició sus labores con criterio técnico y consideró 4 requisitos para su planificación:

- ❖ Que sea necesario
- ❖ Que exista volumen de carga de importación y exportación
- ❖ Que se justifique económicamente
- ❖ Que existan vías de comunicación

Hutchison Port Holding (HPH), mediante la realización de una serie de estudios realizados encontró en Manta un punto estratégico para el desarrollo del canal de comercio en los mercados orientales y a su vez complementar un plan de desarrollo en el área portuaria a nivel de la región sur, motivo suficiente para aceptar formar parte de la concesión del Puerto.

El actual Proyecto de Desarrollo del Puerto, en principio, busca garantizar la atención adecuada del exigente tráfico marítimo del futuro cercano, con el arribo de buques especializados de gran calado con promedios de al menos 200 metros de eslora, 23.000 TRB, con exigencias de calado de hasta 14 metros y con facilidades para atención de barcos de hasta 4.500 TEUS.

En la actualidad la tendencia del sector naviero es la construcción de embarcaciones de mayor calado lo cual representa una mayor movilización de volumen de carga lo que ayudará a fomentar el desarrollo del puerto y a capturar el futuro crecimiento del mercado.

Para el Sector Importador y Exportador es fundamental el desarrollo del Puerto de Transferencia ya que mediante este proyecto estos sectores pueden movilizar carga a nivel nacional e internacional.

2.2.3. Industrias Conexas y de Apoyo

El crecimiento del Puerto de Manta difícilmente se podrá consolidar sobre la base de los factores básicos antes mencionados, sin la intervención de las compañías interconectadas a la actividad del Puerto.

Los sectores de la cadena productiva que componen el Puerto de Manta son las compañías Navieras, el sector Importador y Exportador, los cuales se han desarrollado en lugares donde existen suficientes recursos y capacidades proporcionándole una posición dominante a la actividad económica.

En la actualidad con la concesión del puerto la operadora internacional Hutchinson Port Holdings representada por TIDE (Terminales Internacionales del Ecuador), forma parte fundamental de las empresas conexas ya que al coordinar y administrar el puerto las actividades resultan competitivas en el ámbito internacional.

La APM tiene un rol principal dentro de este proceso ya que su función se basa en controlar y supervisar la gestión de TIDE S.A., así como vigilar el cumplimiento de la administración y control del contrato de concesión, actividad que se efectuará a través de mecanismos administrativo – legales y de cumplimiento de los convenios.

Como consecuencia del incumplimiento de los plazos establecidos en el Contrato, este organismo regulador se encuentra realizando seguimientos a la compañía concesionaria.

CAMAE (Cámara Marítima del Ecuador) forma también parte de este grupo interconectado, ya que actúa como un organismo mediador entre sus afiliados

y las partes relacionadas, además de proveer asesoramiento a sus afiliados en lo referente a la planeación de actividades portuarias. El velar por los derechos de sus afiliados constituye un factor fundamental en la actualidad debido a la incertidumbre latente en el proceso de concesión entre el Gobierno y la Hutchinson Port Holdings, siendo su mayor preocupación la reversión de dicho proceso.

CNMMP (Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos) es el ente Regulador de la actividad portuaria pública y privada; y el máximo órgano de asesoramiento del Gobierno en materia de política marítima y portuaria, así como la máxima autoridad del sector portuario.

CONAM (Consejo Nacional de Modernización del Estado), es un organismo creado por la Ley de Modernización del Estado, para dirigir, coordinar y supervisar las acciones de modernización del Estado, sus entes y empresas, incluyéndose en ellas la presente concesión.

DIGMER (Dirección General de la Marina Mercante), en su calidad de Autoridad Marítima y Portuaria Nacional, a cargo del Control del Sistema Portuario del Ecuador.

2.2.4. Estrategia, estructura y rivalidad

Los Puertos considerados como posible rivales debido a sus características y movimiento de carga son los siguientes:

2.2.4.1. A nivel local

➤ Puerto de Guayaquil

El puerto marítimo de Guayaquil está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, el Estero Salado, en la ciudad de Guayaquil. En esta ciudad se estima que se desarrolla el 60% de la actividad industrial y económica del país, contando con la ventaja de tener ya un núcleo de movimiento de contenedores y carga propia, pero con el inconveniente de su ubicación en el interior del Guayas, junto con las limitaciones de distancia y calado de su canal de acceso.

Casi el 91% del movimiento de contenedores en el país es realizado a través de este Puerto. Aunque el Puerto de Guayaquil cuenta con una demanda propia, se la podría considerar como competencia del Puerto de Manta en cuanto a exportaciones de productos de la pesca, frutas y vegetales provenientes de lugares del área de influencia de ambos puertos, y de importaciones de productos primarios e industrializados con destino la Sierra.

El puerto de Guayaquil posee una infraestructura moderna que le permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada adecuada para el desarrollo del comercio internacional, para lo que cuenta con medios óptimos para la ejecución de las operaciones.

En el puerto se prestan todos los servicios requeridos por las naves y las mercaderías a través de operadores privados de alta especialización que, bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria, actúan en libre competencia para

satisfacer los requerimientos de los usuarios más exigentes, logrando alta eficiencia y reducción de costos.

La APG mueve el 70 por ciento del comercio exterior del país, y en Guayas compite con 17 puertos privados, que se ubican en la zona del canal del río Guayas, en los esteros del Muerto y Santa Ana. Los más grandes son Banapuerto, Fertisa, Trinipuerto, Terminal Portuario del Guayas y los pesqueros de las atuneras Salica y Nirsa.

De menor tamaño son los muelles de Industrial Molinera, La Favorita y Sipresa, que proveen materia prima a esas empresas. La mayor carga de TEUS (26%) que moviliza el puerto de Guayaquil es con destino a los Estados Unidos.

Fertisa, con un puerto de 47.000 metros cuadrados, descarga fertilizantes, bobinas de papel, cartonería, y contenedores refrigerados. De sus instalaciones salen contenedores con banano y otras frutas. Su competidor Banapuerto, del grupo Dole, descarga insumos y materiales para la empresa Procarsa, pero embarca banano, piña, mango, pescado y camarón.

Desde sus instalaciones, en las que trabajan 300 personas, salen semanalmente barcos con hasta 982 contenedores. Un total de 120 empresas se benefician de sus servicios, entre ellas Ecapalsa, Promarisco, Expoklore, Electrocables, Nestlé, Graitman, Eurogress y Eurofish.

A diferencia de sus competidores, el 90% de la carga que maneja Trinipuerto es importada. Se trata de graneles sólidos (maíz, soya, trigo, fertilizantes, carbón y yeso) y solo exporta harina de pescado.

ILUSTRACIÓN 3 PUERTO DE GUAYAQUIL



ILUSTRACIÓN 4 BANANAPUERTO



ILUSTRACIÓN 5 TRINIPUERTO



FUENTE: APG (Autoridad Portuaria de Guayaquil)

➤ Puerto de Esmeraldas

La situación geoestratégica del Puerto Comercial de Esmeraldas con relación a los mercados del Asia y lo equidistante que se encuentra a los mercados del Sur, Centro y Norteamérica, lo ubican en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítimo portuaria.

En este puerto esta situada la principal terminal para la exportación de petróleo, además maneja las exportaciones de banano. Casi el 78% de su carga movilizada, es de importación, en donde los productos de los segmentos de Hierro-Acero y otros metales, junto con los de vehículos y maquinarias, representan más del 97% de las importaciones totales, los que casi en su totalidad ingresaron como Carga General (97% de las importaciones).

Las exportaciones del segmento madera y balsa representaron el 80% de las exportaciones, enviadas en su totalidad como granel sólido en el 2003, y su país de destino es Japón.

Con el puerto de Manta compiten por la carga de vehículos y maquinaria dirigida a la sierra norte ecuatoriana, principalmente a la Provincia de Pichincha. Aunque Esmeraldas se dedica también a la pesca, no existen industrias de procesamiento representativas, por lo que las exportaciones en ese sector no son significativas.

ILUSTRACIÓN 6 PUERTO DE ESMERALDAS



FUENTE: APE (Autoridad Portuaria de Esmeraldas)

➤ Puerto Bolívar

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, se encuentra localizada en el borde Este del estero Santa Rosa frente a la isla de Jambelí, cuenta con instalaciones portuarias modernas, diseñadas para buques de hasta 20.000 toneladas de peso muerto y 9.1 metros de calado. Es el segundo puerto con mayor movimiento de carga en el país (18.8%). Es un puerto dedicado casi en su totalidad a la exportación (94% en el 2003), en donde su principal producto de exportación, el banano, representó el 99.6% de las exportaciones y el 93.8% de la carga total transportada por otro puerto.

Este Puerto se encuentra localizado en una gran región agrícola destinada a la siembra de la fruta del banano, ubicada básicamente en la provincia de El Oro y parte de Azuay, Cañar, Guayas y Zamora. La mayor proporción de sus cargas

pertencen a productos no industrializados que se transportan como carga general (95.5% del total), y sólo una pequeña parte es movilizada en contenedores (45%). En relación a la carga nacional, la Zona de influencia de este puerto está fuera del área de maniobra del Puerto de Manta, con lo que no se lo considera como competidor directo.

ILUSTRACIÓN 7 PUERTO BOLIVAR



FUENTE: APPB (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar)

➤ Puerto de Posorja

El Puerto de Posorja posee características atractivas, lo que representa una fuerte competencia para el Puerto de Manta. El proyecto de concesión de este Puerto ya ha sido presentado y estará a cargo de la empresa extranjera Alianza Internacional Portuaria Alinport, la cual contempla la construcción de un puerto de aguas profundas en la parroquia Posorja, provincia del Guayas.

Posorja porque es una zona natural para la construcción de un terminal de aguas profundas, ya que posee un área marítima con una profundidad de hasta 12 metros, lo que permite el ingreso de buques tipo Panamax (que soporta alrededor de 65.000 toneladas de carga).

Además la zona cuenta con condiciones climáticas positivas y la cercanía de empresas relacionadas al negocio exportador, como las atuneras Negocios Industriales Real (Nirsa), Sálca del Ecuador, y Empresa Pesquera Ecuatoriana (Empesec), entre otras.

Éstas serán beneficiadas una vez que concluyan los trabajos del Puerto, ya que significará un ahorro en los costos de transporte de sus productos. Eso representa inversión en transporte que bordea el medio millón de dólares. El acercar los puntos de embarque a las empresas exportadoras, mejorará los costos.

La construcción del puerto está dividido en dos fases, la primera contará con un muelle de 595.000 metros, más 262.000 metros para el patio de contenedores, donde puedan acceder barcos y cruceros de inmenso calado que ahora no pueden hacerlo por el puerto de Guayaquil.

La obra, que incluye el arreglo de las vías de acceso a la parroquia, estará lista en tres años y contempla una inversión de 450 millones de dólares. Con la infraestructura inicial, la meta será movilizar 730 mil teus (contenedores de 20 pies) cada año, con un patio de contenedores de 262 mil metros. En la segunda, se extenderá sus muelles hasta 980 metros y se procesará 1,1 millones de teus, mientras que, al final, abarcará 1,5 millones.

ILUSTRACIÓN 8 PUERTO DE POSORJA



JORGE PEÑAFIEL / EL UNIVERSO

2.2.4.2. A nivel regional

➤ PUERTO DE CALLAO – PERU

El Puerto de Callao, es considerado como puerta de Lima hacia el exterior y futuro HUB del Océano Pacífico en América, es considerado como uno de los más seguros y espaciosos de Sur América. Se encuentra ubicado a 1.126 millas náuticas de Buenaventura - Colombia, 712 millas náuticas de Guayaquil - Ecuador, 593 millas náuticas de Arica - Chile, 813 millas náuticas de Antofagasta - Chile y 1.306 millas náuticas de Valparaíso - Chile.

Volumen de carga movilizada

- Más del 50% de la carga marítima del Perú.
- Más de 22 millones de TM al año.
- Más de 1.1 millones de TEU's al año.

Su múltiple infraestructura compuesta por 8 muelles, 18 sitios de atraque y una capacidad de almacenaje de 264.473 m², le permite atender naves de full container, graneleras, petroleras y carga general. Maneja actualmente 70% de la carga marítima del país y el 50% del comercio exterior, traducándose en 13.5 millones de toneladas al año; se especializa en el manejo de textiles, cereales, maquinaria, papel y alimentos procesados.

Sin embargo el principal problema de este puerto es la congestión lo cual genera sobre costos para los importadores en la demora de la entrega de su carga y del flete extra pagado en recoger su carga en los puertos vecinos.

Entre tres y cuatro barcos desisten de recalar diariamente en el terminal marítimo del puerto del Callao dirigiéndose a otros puertos para dejar su carga por la congestión que presenta, esto debido a que ha sobrepasado su capacidad operativa y actualmente su productividad es de aproximadamente 18 movimientos de contenedores por hora, que baja a diez movimientos en horas de mayor congestión.

ILUSTRACIÓN 9 PUERTO DE CALLAO



FUENTE: APN (Autoridad Portuaria Nacional)

➤ **PUERTO DE BUENAVENTURA – COLOMBIA**

El Puerto es multipropósitos, de transporte multimodal. Permite el manejo y almacenamiento seguro y adecuado de todo tipo de carga en contenedores, en graneles sólidos y líquidos, carga general y refrigerada.

Su canal de acceso tiene 21 millas de longitud totalmente señalizado, profundidad promedio de 34 pies, zonas de maniobras amplias y su zona de fondeo con una profundidad variable de 30 y 40 pies.

Muelles con longitud de 2001 metros con 12 atracaderos y amplia zona de aproche. Muelle especializado en graneles líquidos con una plataforma para operaciones de 60 metros, profundidad promedio de 35 pies, capacidad para buques de hasta 200 metros de eslora. El número de contenedores movilizados en el 2008 fue de 795.380, discriminada de esta manera: 145.790 de exportación, 192.445 de importación y 344.523 de tránsito

El Puerto está ubicado cerca del Canal de Panamá, equidistante entre las Américas del Norte y Sur. Es uno de los Puertos mas cercano al lejano Oriente, está en el Centro del Mundo y cerca de las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta de Norte a Sur y de Oriente a Occidente.

Sus condiciones geográficas le permiten ser un Puerto concentrador y de transbordo, optimizando el uso de los barcos de gran porte. Para el año 2010 esperan contar con un Terminal de Contenedores el cual tendrá una longitud de 900 metros de muelle lineal y su canal de acceso será dragado a 12,5 metros de profundidad. Su diseño estructural y las condiciones geométricas del muelle permitirán el arribo de embarcaciones de última generación con el cual espera mover 220.000 contenedores al año.

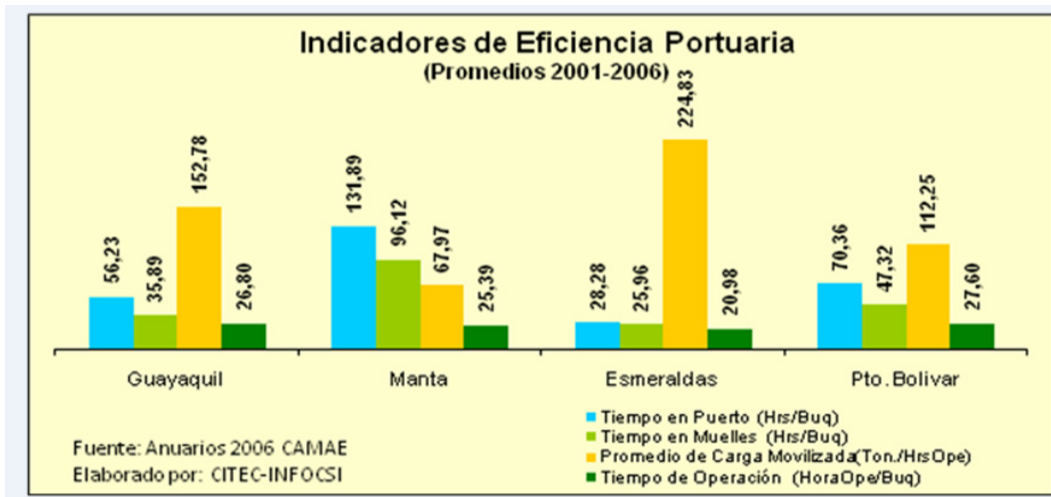
ILUSTRACIÓN 10 PUERTO DE BUENAVENTURA



FUENTE: Imágenes google

GRÁFICO 1

Indicadores de Eficiencia Portuaria



La balanza de los movimientos de carga portuaria en los puertos del Ecuador determina su desarrollo a través de la operatividad y la dotación de asistencia técnica, indicadores que varían en cada terminal portuaria del país debido a factores naturales, económicos e incluso políticos.

A nivel nacional se estima que la mayor cifra de carga portuaria de exportación sale por Guayaquil con 204.043 TEUS, en Puerto Bolívar 8.288 TEUS, Manta con 2.206 TEUS y Esmeraldas 1780 TEUS.

A pesar de las variaciones de movilización portuaria que tiene el país los destinos de exportación son distintos. En el caso de Guayaquil la mayor carga de TEUS es enviada a EE.UU. (26%), Manta envía a España (26%), Esmeraldas a Japón (50%) y Puerto Bolívar a Rusia (29%).

El Puerto de Guayaquil, moviliza la mayor carga portuaria a nivel nacional a través de la principal carga naviera MAERSK, operadora que asciende con el 20.55% de ranking en exportación, seguido de la Compañía de Vapores CSAV (14.62%), Hamburgo (9.27%), etc.

Por otro lado la naviera que moviliza la carga portuaria en Manta es la CCNI quien se ubica con el 5.06% en los ranking de exportación. La falta de navieras en el puerto de la localidad ha disminuido su dinámica y desarrollo.

Así mismo la falta de incorporación de maquinarias para carga/descargas, un software de punta y transferencias bancarias a través de Internet por el uso del servicio es lo que ha propiciado una mayor competencia con el puerto de Guayaquil.

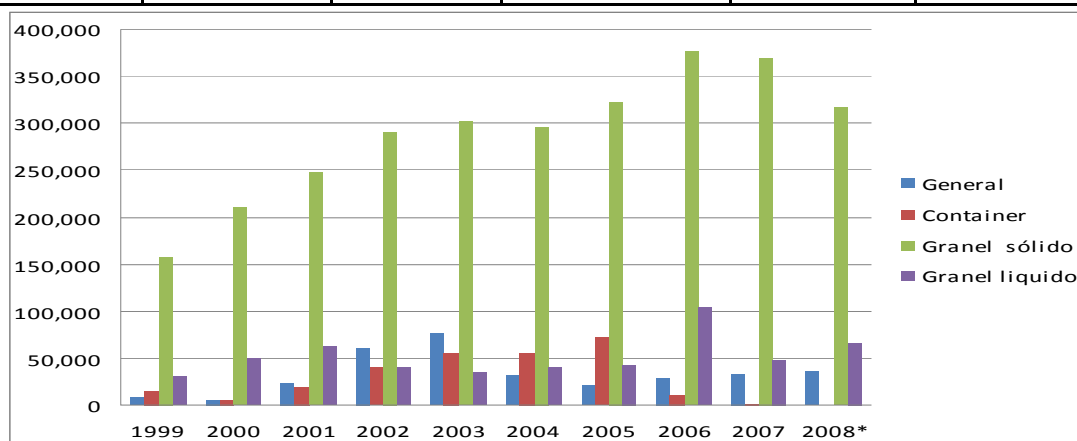
En eficiencia portuaria, lamentablemente el mayor tiempo en puerto (131,89 Hrs/Buq. por horas buque) lo tiene Manta, a diferencia de los otros puertos que mantienen un acelerado embarque/desembarque de contenedores. Lo que suma además que aumente el tiempo en muelles (Hrs/buq) y disminuya el promedio de carga movilizadora y por ende el tiempo de operación.

2.3. Cuadro Comparativo anual de la carga movilizada en toneladas; exportación e Importación

TABLA 1
TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA
COMPARATIVO ANUAL

Importación (toneladas)

Año	General	Container	Granel sólido	Granel líquido	Total
1999	7,709	14,911	157,786	29,782	210,188
2000	5,176	5,467	210,838	50,225	271,706
2001	23,136	19,860	247,530	61,994	352,520
2002	60,627	40,178	290,713	39,727	431,245
2003	75,594	55,531	301,331	34,363	466,819
2004	31,572	55,485	296,871	40,236	424,164
2005	20,568	72,397	321,801	42,271	457,037
2006	29,497	11,040	377,122	103,558	521,217
2007	33,267	1,925	368,947	47,791	451,930
2008*	36,551	439	316,699	65,892	419,581



* Valores provisionales hasta septiembre 30 del 2008

Fuente: SOEP APM Y SOEP TIDE

DPTO: Operaciones APM

Control de Operaciones y Estadística

Para el completo análisis del movimiento de carga anual en lo que se refiere a exportación e importación se considerara datos históricos, de esta manera se podrá tener una visión mas amplia de las variaciones que ha experimentado el volumen de carga a lo largo del tiempo. El objetivo del análisis es conocer el comportamiento de la carga sin la concesión y posteriormente con la implementación de este megaproyecto.

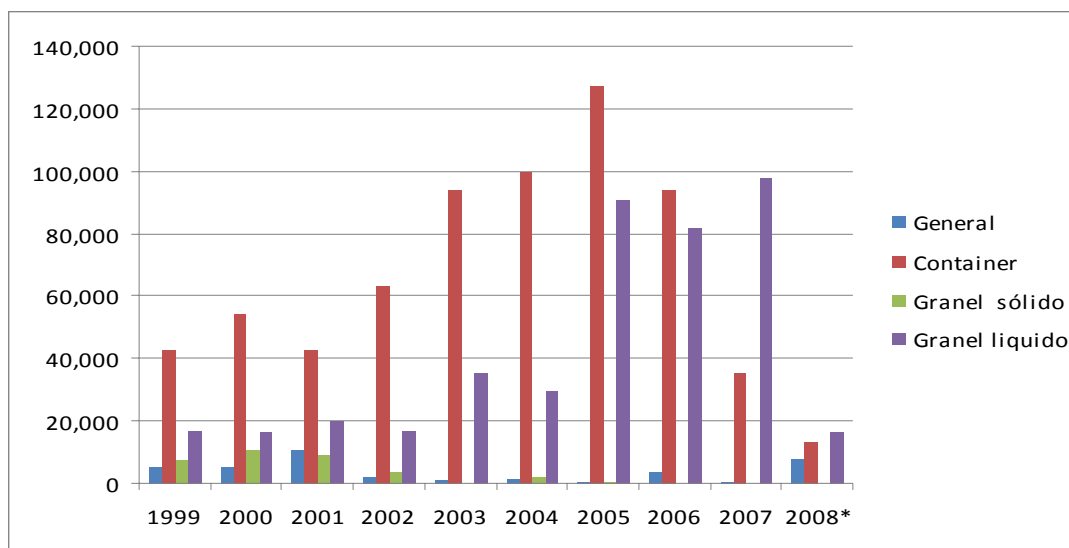
El total de las exportaciones por vía marítima a través del Puerto de Manta durante 1999 al 2006, periodo sin concesión, ascendió a un total de 990,190 TM, considerando un mayor movimiento durante los años 2003 al 2005 lo cual corresponde el 48,45% del total de la carga.

Desde el período en que se inició la concesión hasta septiembre del 2008 las exportaciones han experimentado un decrecimiento del 82.69% con respecto al período sin concesión. Otro punto importante de resaltar, es que del 100% de las exportaciones, el 3.31%, 57.40%, 2.90% y 36.39% corresponde a carga general, contenerizada, sólida y líquida respectivamente.

TABLA 2
TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE MANTA
COMPARATIVO ANUAL

Exportación (toneladas)

Año	General	Container	Granel sólido	Granel líquido	Total
1999	5,117	42,591	7,413	17,051	72,172
2000	5,210	54,364	10,669	16,304	86,547
2001	10,309	42,585	8,924	20,040	81,858
2002	2,268	63,382	3,734	17,089	86,473
2003	1,154	94,257	63	35,484	130,958
2004	1,604	99,876	2,092	29,840	133,412
2005	692	127,248	676	90,705	219,321
2006	3,741	93,979		81,709	179,429
2007	628	35,345	149	97,926	134,048
2008*	7,693	13,061		16,589	37,343



* Valores provisionales hasta septiembre 30 del 2008

Fuente: SOEP APM Y SOEP TIDE

DPTO: Operaciones APM

Control de Operaciones y Estadística

La autoridad portuaria de Manta movilizó durante 1999 al 2006, período sin concesión, un total de 3'134,895 TM, del cual podemos apreciar un mayor movimiento de carga durante los últimos cinco años, lo cual corresponde al 73.38% del total movilizado. Es importante destacar que del 100% de la carga movilizada el 8.8%, 6.92%, 72.13% y 12.88% carga general, contenerizada, sólida y líquida respectivamente.

Sin embargo las importaciones registran una tendencia decreciente una vez implementada la concesión, representada en un 27.80% en comparación al periodo sin concesión. Se puede atribuir esta variación a la salida de la línea naviera MAERSK en el año 2006, lo cual produjo la disminución de las importaciones a través de este puerto.

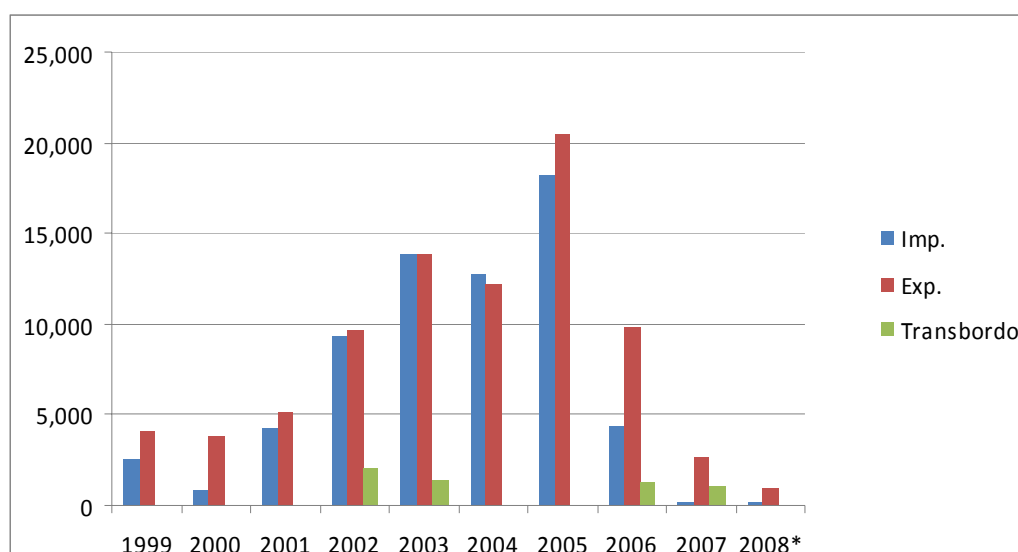
El Puerto de Manta movilizó durante el periodo de 1999 hasta el presente un total de 5'167,998 del cual se puede apreciar que el 22.48% corresponde a las exportaciones (1'161.581 TM) y el 77.52% representan a las importaciones (4'006417 TM). En base al análisis comparativo realizado se puede observar una tendencia decreciente a partir del proceso de concesión esto atribuido como se mencionó anteriormente a la salida de MAERSK, una de las navieras más importantes y la principal en lo que se refiere a movimiento de carga.

2.4. Cuadro Comparativo de Movimiento de Carga en TEUS

TABLA 4
TEUS MOVILIZADOS POR EL PUERTO DE MANTA

TEUS

Año	Imp.	Exp.	Transbordo	Total
1999	2,560	4,091		6,651
2000	851	3,820		4,671
2001	4,321	5,160		9,481
2002	9,353	9,694	1,988	21,035
2003	13,796	13,804	1,395	28,995
2004	12,807	12,226	1	25,034
2005	18,283	20,465	1	38,749
2006	4,360	9,909	1,338	15,607
2007	246	2,666	1,023	3,935
2008*	252	993	8	1,253



* Valores provisionales hasta septiembre 30 del 2008

Fuente: SOEP APM Y SOEP TIDE

DPTO: Operaciones APM

Control de Operaciones y Estadística

El número de TEUS que movilizó el Puerto de Manta desde 1999 hasta septiembre del 2008 es de 155,411 del cual podemos apreciar que el 53.30% corresponde a las exportaciones (82,828 TEUS), el 43% representan a las importaciones (66,829 TEUS) y el 3,70% corresponde a trasbordo (5,754 TEUS). El volumen de carga registrada durante los años 2007 hasta el presente experimentó un importante decrecimiento del 96.54% en comparación al período sin concesión.

2.4. Análisis de la Concesión

➤ Beneficios Económicos

APM: La APM recibe dos ingresos como resultado de la producción de los bienes concesionados denominados:

- Canon fijo por un valor de USD 1'800,000 anual y un
- Canon variable cuyo valor es proporcional a los tráficos movilizados en el mes anterior al que se paga.

TIDE: Los ingresos percibidos son por los servicios de cargas: Contenedores, carga general, vehículos, maquinarias, trasbordo y almacenamiento.

Con la llegada de buques de mayor calado, la TIDE percibirá mayores beneficios económicos ya que debido al volumen de la carga estos solicitarían mayores servicios.

Sector Exportador: La concesión hasta el momento no representa para este sector algún beneficio económico, ya que en la actualidad existe poca frecuencia de líneas navieras lo cual obstaculiza el comercio, por lo que tienen

que movilizar la carga a través del Puerto de Guayaquil lo que genera significativos costos referente a la transportación.

Sector Importador: En la actualidad no ha representado ningún beneficio la concesión debido a falta de líneas navieras que atraquen en el Puerto de Manta por lo que los importadores realizan el alquiler de barcos (chartear) para poder traer su mercadería y por lo tanto pagan un valor más alto por el servicio.

Líneas Navieras: En comparación con los servicios ofrecidos por otros puertos en Ecuador existe una significativa reducción de costos debido a la agilidad del proceso de desembarque ya que estar paralizado en un puerto en espera de descargar la mercadería representa altos costos operativos.

➤ **Productividad del Puerto**

APM: De acuerdo a las fases programadas, el ingreso de barcos post Panamax significará un mayor movimiento de TEUS es decir una mayor productividad.

TIDE: A través de la ejecución de las diferentes fases del proyecto de concesión se logrará la mejora de las instalaciones portuarias lo cual permitirá el ingreso de buques de mayor calado incrementado el movimiento de carga.

Sector Exportador: Dentro de los compromisos de la concesionaria está el establecimiento de nuevas líneas navieras en el puerto lo que resultará un gran beneficio para los exportadores ya que podrán movilizar su mercadería directamente desde el puerto de Manta.

Sector Importador: A medida que se ejecuten las fases del proceso de concesión, aumentará la frecuencia de buques al puerto, lo que permitirá a los importadores realizar sus operaciones con mayor agilidad.

Líneas Navieras: En la actualidad el negocio de las líneas navieras es lograr movilización de carga en grandes volúmenes, por lo que con el mejoramiento de la infraestructura y dragado se atraerá nuevas líneas navieras lo que aumentará notablemente la productividad.

2.6. Variables del impacto socioeconómico del Puerto de Manta

El impacto socioeconómico del Puerto de Manta se analizará con la ayuda de algunas variables las cuales reflejarán en que medida se verá afectada la economía del país. Las variables a analizar son las siguientes:

2.6.1 Ingreso Per cápita

El proceso de Concesión del Puerto de Manta, causará en la sociedad un efecto económico y social multiplicativo de altísimo valor, al mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona por la generación de empleos y la llegada de nueva tecnología para ser aplicada en actividades productivas como la agricultura, la pesca y el turismo, sectores que serán reactivados primero a nivel regional y posteriormente a nivel nacional, generando a su vez más puestos indirectos de trabajo, que permitirán la dinamización de la economía y la creación de empresas colaterales a la actividad portuaria.

A partir de Febrero del 2007, fecha en que la TIDE inició la administración del Puerto se ha generado 250 plazas de trabajo, lo que ha causado un impacto

positivo en la economía de las diferentes familias mantenses, y a su vez con la participación laboral se ha logrado la reactivación de las diferentes áreas del Puerto al contar con personal capacitado y especializado en actividades portuarias.

Como es de conocimiento general el pasado 3 de enero del 2009, el Presidente Rafael Correa expresó un ultimátum a la Empresa Concesionaria Hutchison Port Holdings, debido al atraso en las obras del Puerto, adjudicadas antes del comienzo de su mandato.

La realidad es que el proceso de concesión se encuentra en un estado de inestabilidad, por lo cual una posible reversión del contrato, causaría un impacto negativo a la población de Manta, debido a que las plazas de trabajo generadas por la Empresa Concesionaria concluirían y 250 familias quedarían sin sustento económico, lo cual generaría mayor incremento en las tasas de desempleo a nivel regional y causaría una posible recesión en el desarrollo del Puerto.

2.6.2. Oferta Exportable

A medida que se va desarrollando las obras, se incrementará las exportaciones no solo proveniente de la provincia de Manabí sino también provincias de la Sierra que tendrán como puerto más cercano al de Manta, disminuyendo así su costo por transporte y seguro de llevar su carga al puerto de Guayaquil.

También se desarrollarán nuevas industrias dentro de la provincia por lo que el desarrollo e impacto de económico no solo beneficiaria a un sector sino al contrario a todo el país. Con el desarrollo del Puerto, será atractivo para el

ingreso de líneas con naves de gran calado, consideradas naves de quinta generación (Post-Panamax), y así incrementar la frecuencia naviera.

Los productos no tradicionales, entre ellos las conservas de atún, pescado congelado, camarón, café, cacao y tagua que se exportan desde Manabí, tienen otros puntos de partida hacia el mercado exterior. En su mayoría salen desde el puerto y aeropuerto de Guayaquil. Esta carga no es movilizadora por el puerto de Manta, por la razón de que no hay frecuencias navieras que cubran el rubro de las citadas exportaciones.

Según datos obtenidos en la Aduana de Manta, la exportación de pescado congelado es esporádica. Lo que más se exporta por Manta, son las camionetas ensambladas Chevrolet Luv D-max. Esta carga tiene como destino final Venezuela.

En el caso de una reversión del contrato con la concesionaria Hutchinson Port Holding, los niveles de exportaciones e importación por parte de las provincias de la sierra no se darían por la falta de ingresos y frecuencia de líneas navieras, en cambio por parte de la provincia de Manabí se seguirá dando los mismos niveles de importación y exportación pero por otros puertos lo que generara un impacto negativo en la provincia por el ingreso de divisas.

2.6.3. Incremento de divisas

El desarrollo del Puerto de Manta generará un impacto en el incremento del ingreso de las divisas por concepto de las exportaciones, ya que con la ejecución y la implementación de nueva infraestructura aumentara el flujo de carga exportable, lo que constituye mayor ingreso de divisas para el Estado.

Esto considerando el establecimiento de nuevas líneas navieras en el puerto y por ende la recalada de un mayor número de buques, lo que facilitara a los operadores del comercio específicamente los exportadores de productos tradicionales y no tradicionales el envío de su carga al resto del mundo.

Con un megapuerto en desarrollo la población en general vera una oportunidad de desarrollar nuevos productos de exportación, lo que se reflejara en una mejor calidad de vida, además de generar nuevas fuentes de divisas. El ingreso de divisas es uno de los pilares fundamentales para el mantenimiento del proceso de dolarización en nuestra economía.

2.6.4. Recaudación de Impuestos

El aumento de las importaciones a través del Puerto de Manta, tendrá un efecto positivo para el Estado, ya que a mayor volumen de importación mayor cantidad de impuestos., los cuales generan beneficios para el desarrollo del país. Los impuestos que se cobran son el Ad valorem, el Iva y el ICE dependiendo de el tipo de importación.

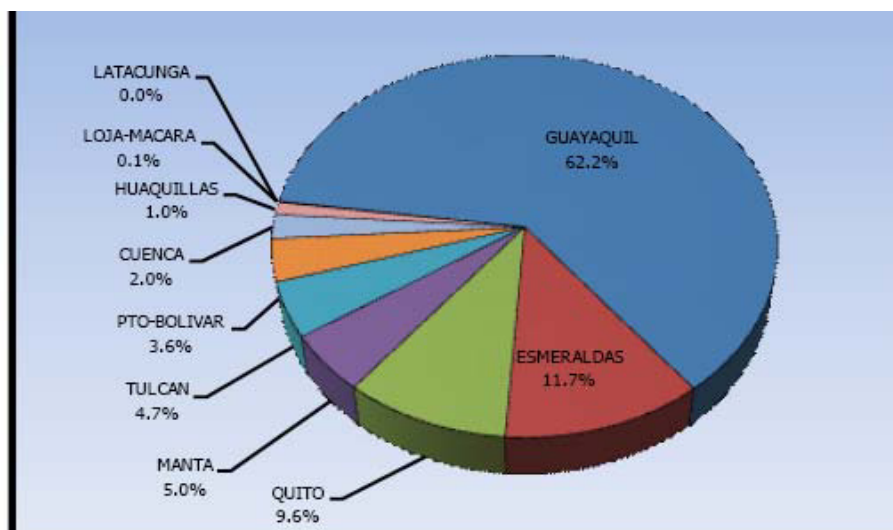
El impacto socioeconómico de la inversión en el país, no solamente en las inversiones en obras de infraestructura, superestructura y equipamiento que se revertirán al Estado al final de la Concesión, sino que durante la duración de la Concesión (30 años), se dinamizará la economía a través del pago de obligaciones tributarias. Durante el 2007 año en que inicio la concesión el total de tributos aduaneros recaudados correspondió a 104,284 (miles de dólares) cantidad que representó al 5% del total recaudado a nivel nacional.

TABLA 5
Recaudación de Impuestos 2007
Valores expresados en miles de dólares

Conceptos	Manta
Enero	5,849.0
Febrero	10,941.8
Marzo	7,752.9
Abril	8,279.0
Mayo	9,022.4
Junio	7,410.9
Julio	14,128.9
Agosto	8,339.1
Septiembre	8,700.4
Octubre	9,858.7
Noviembre	5,083.4
Diciembre	8,916.5
TOTAL	104,283.0

Fuente: Corporación Aduanera Ecuatoriana

GRÁFICO 2
Recaudaciones por Distrito Año 2007



Fuente: Corporación Aduanera Ecuatoriana

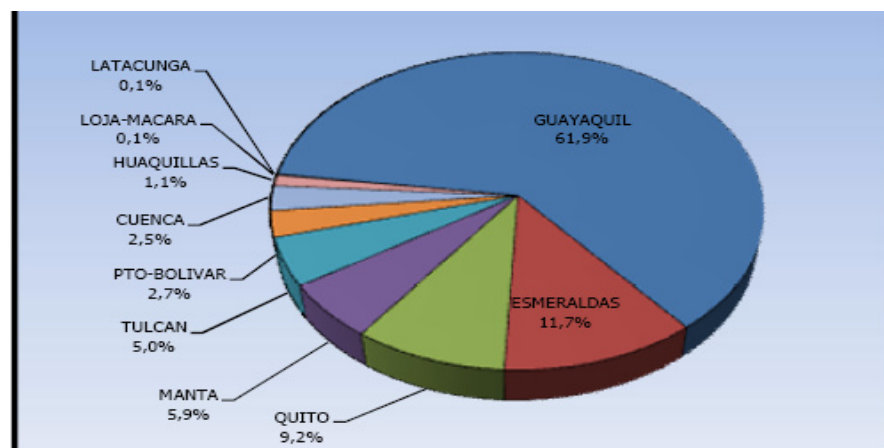
En el año 2008 se registró una variación positiva del 0,09% con respecto al año anterior, alcanzando recaudar un total de \$178,864, lo que en porcentaje representa el 5.9% de la recaudación total.

TABLA 6
Recaudación de Impuestos 2008
Valores expresados en miles de dólares

Conceptos	Manta
Enero	6,859.66
Febrero	12,673.92
Marzo	12,824.58
Abril	12,228.45
Mayo	17,510.39
Junio	13,972.87
Julio	16,505.68
Agosto	16,003.43
Septiembre	15,182.30
Octubre	15,540.79
Noviembre	19,782.04
Diciembre	19,780.54
TOTAL	178,864.65

Fuente: Corporación Aduanera Ecuatoriana

GRÁFICO 3
Recaudaciones por Distrito Año 2008

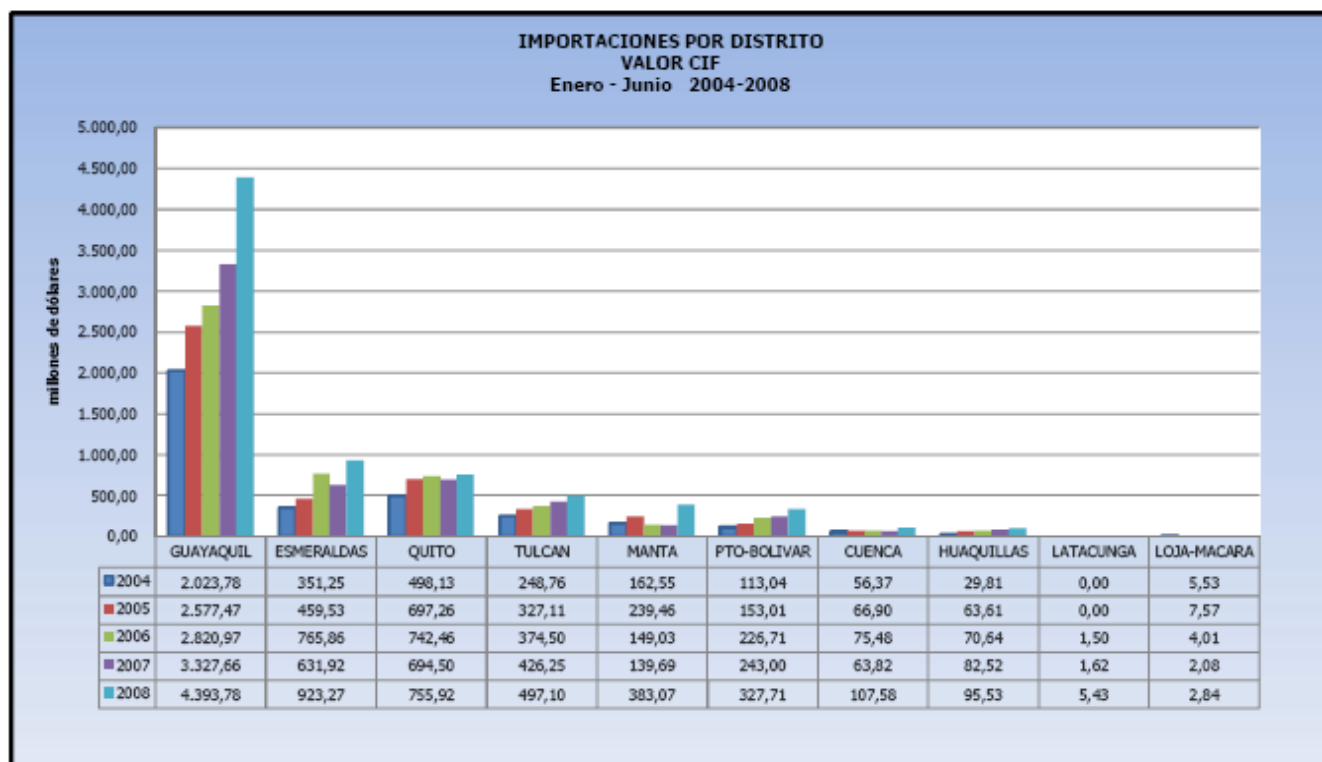


Fuente: Corporación Aduanera Ecuatoriana

En base a la información anterior se puede concluir que el Proyecto de Concesión en el Puerto de Manta provocó un pequeño incremento en la recaudación de tributos aduaneros, se espera que a lo largo de la concesión exista la misma tendencia. Una de las causas del incremento de tributos es la mayor importación de vehículos en el Puerto de Manta ya que se ha convertido en el centro de distribución nacional de varias marcas automotrices.

Una reversión en el contrato de concesión tendrá un impacto negativo en el país, ya que significa un retroceso en el desarrollo no solo a nivel de Manta, sino a nivel nacional. La recaudación tributaria sería afectada en el caso de una disminución de las importaciones realizadas por este Puerto, ya que las estadísticas realizadas por la CAE muestran que a partir del año 2007 existe un incremento en el total del valor CIF, demostrando que la salida de Hutchinson podría causar un gran impacto económico.

GRÁFICO 4



FUENTE: Corporación Aduanera Ecuatoriana

3.1 Conclusiones

Este primer año de concesión no ha representado avances significativos para el Puerto de Manta esto debido al incumplimiento de la concesionaria con el cronograma establecido inicialmente en el Contrato.

Las ventajas y beneficios de este proyecto no son visibles hasta el momento, esto expresado por la gran mayoría de quienes operan en el mencionado puerto, quienes afirman que las obras no se están ejecutando en los plazos establecidos lo cual repercute enormemente para el desarrollo comercial de la ciudad, la cual ve en este proyecto una oportunidad para competir con los grandes puertos a nivel regional y mundial.

Sin embargo, las estadísticas muestran índices no muy alentadores resumiéndose en la disminución significativa de carga a partir del 2007, año en que se inició la concesión. Esta disminución se atribuye a la salida de una de las navieras más importantes a nivel mundial MAERSK, la cual movilizaba grandes volúmenes de carga a través del puerto de Manta.

Actualmente, el Puerto al operar con una sola línea naviera (CCNI), la cual recalca en su mayoría cada quince días, y no satisface los requerimientos especialmente de los exportadores quienes se ven a obligados a movilizar su carga por otros puertos principalmente el Puerto de Guayaquil, el cual cuenta con un mayor número de agencias navieras.

A pesar de las condiciones con la que cuenta el puerto como es la profundidad de calado lo cual permite el ingreso de grandes buques mercantes o de quinta generación, la falta de líneas navieras afecta gravemente ya que representa un obstáculo para el desarrollo comercial del puerto. Hasta el momento, el ingreso

de buques de gran calado ha disminuido en comparación a períodos anteriores a la concesión esto debido a la disminución del flujo de carga.

Este proceso de transportar sus productos a otra ciudad representa mayores costos, lo cual se ve reflejado directamente en el precio final del producto disminuyendo así la capacidad de competir en otros mercados. Los importadores por su parte deben asumir los costos de charter buques lo cual incrementa el precio y le resta competitividad frente a los productos provenientes de la región.

Entre los compromisos acordados en el contrato, se cita la promoción del puerto para atraer cinco líneas navieras, lo cual sigue en espera ya que hasta el momento ninguna agencia se ha establecido, según la TIDE las negociaciones se realizan pero sin obtener resultados.

El fallo en las negociaciones con las agencias navieras así como el incumplimiento del contrato referente a la ejecución de las fases, ha originado el descontento e inconformidad por parte de los operadores del comercio.

A pesar de la alta competencia en lo que se refiere a movilización de carga, el Puerto de Manta se ha desarrollado de manera significativa en el ámbito turístico ya que se ha incrementado en un 150% la frecuencia de cruceros de última generación a partir de la concesión. Además de ser considerado como el principal puerto atunero y terminal de vehículos.

Otro sector que se ha incrementado durante este período de concesión es el de aceites y graneles, el cual experimentó un alza del 100% y se proyecta

manejar mas de medio millón de toneladas de graneles sólidos y cerca de un cuarto de millón de graneles líquidos para el 2009.

Como consecuencia de los múltiples inconvenientes presentes en el proceso de concesión tales como los problemas legales con los estibadores y por ende la falta de líneas navieras en el puerto, así como el mal estado de las carreteras han paralizado las expectativas de la población en general, en lo que se refiere a la construcción de nueva infraestructura permitiendo el ingreso de buques de mayor calado para de esta manera lograr un incremento en el volumen de importaciones y exportaciones.

De igual manera se ha identificado poca variación en las diferentes áreas de desarrollo del país desde el 2007, año en que inició la concesión, con lo cual se puede concluir que el impacto socioeconómico en el comercio exterior ecuatoriano ha sido mínimo.

3.2. Recomendaciones

En base al análisis realizado se puede proponer que Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE) concesionaria del Puerto, eventualmente pague las indemnizaciones que suman alrededor de 60 millones de dólares a los estibadores, para superar de una buena vez, este conflicto que afecta las operaciones de la terminal marítima de Manta. Por lo tanto, se garantizaría seguridad jurídica a las diferentes líneas navieras que temen que sus barcos sean embargados por los juicios laborales de los estibadores.

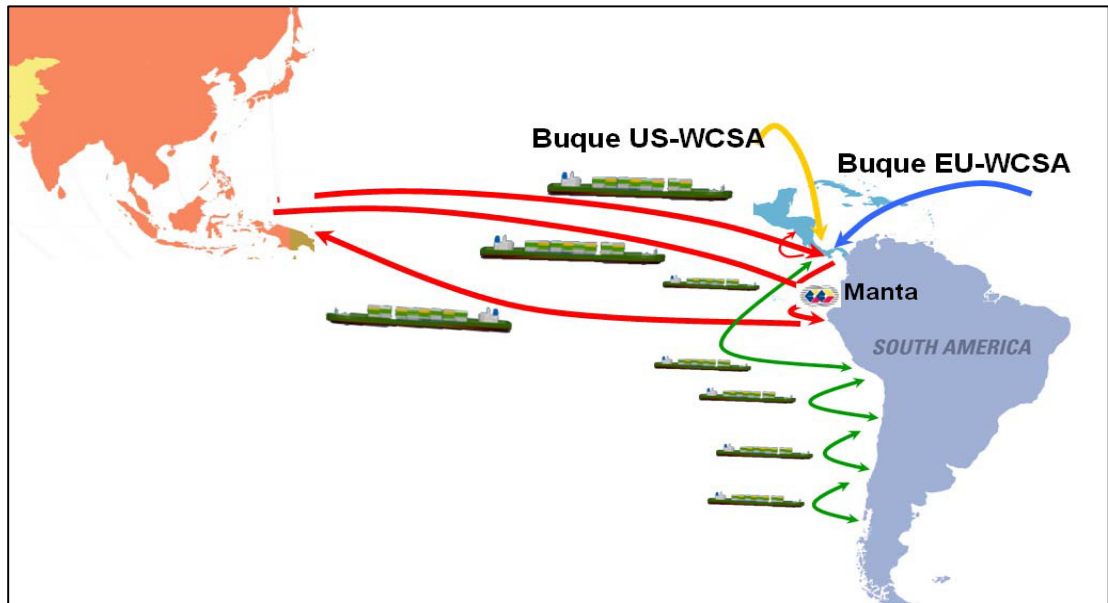
Es importante citar que el Puerto de Manta no cuenta con experiencia de un sistema de Cabotaje local, por lo cual resulta difícil la idea de convertirse en un hub o centro de distribución a nivel de Sudamérica. Lo idóneo sería comenzar a realizar este sistema a nivel de los puertos locales para posteriormente internacionalizarse. La modalidad de cabotaje genera un importante ahorro en costos de flete, además es una alternativa importante para el transporte masivo de carga.

Los transportistas terrestres serían los primeros en protestar ya que parte de su mercado utilizaría esta nueva modalidad para el transporte de su carga, disminuyendo así los costos de transportación además de los múltiples riesgos de la que es objeto la mercadería transportada por vía terrestre.

Sin embargo tienen que existir las facilidades y los incentivos, para que el servicio sea atractivo a las compañías navieras, pero que también los costos, no sólo del flete marítimo, sino aquellos involucrados en las operaciones antes del embarque, también sean razonables.

Otro punto importante a recalcar es que no se puede desviar del enfoque original de la Concesión, relacionado con la construcción de un Megapuerto de Transferencia Internacional de Carga, ya que el proyecto consiste en convertir al Puerto en una bodega temporal de la carga proveniente de Asia para así distribuir los contenedores a los países vecinos en barcos medianos y pequeños, pero actualmente existe una desviación del objetivo ya que se lo quiere desarrollar como un puerto de carga.

ILUSTRACIÓN 11 RUTA DE TRANSFERENCIA



FUENTE: TIDE

Ante mencionada situación, es importante destacar que la TIDE como concesionaria debe definir claramente el enfoque del proyecto, para así ejecutar de manera eficiente el proceso y no generar debates y polémicas como se han suscitado en estos últimos días.

Con respecto a la posible idea de dar por terminado el Proyecto de Concesión por parte del Gobierno, debido al atraso del desarrollo de las Fases, es importante considerar todos los aspectos, en vista de que la principal parte afectada correspondería a la población manabita y al Ecuador en general, ya que este proyecto representa un avance en el desarrollo de la infraestructura de las actividades portuarias.

La APM como ente controlador y fiscalizador del proceso de Concesión, debe establecer los pros y contras a fin de poder emitir una resolución definitiva que favorezca las relaciones comerciales a nivel nacional e internacional.

En conclusión, el proceso de Concesión es un proyecto de gran impacto, pero la realidad que se enfrenta en la actualidad es la falta de coordinación en las diferentes etapas de construcción, debido a que existe falta de comunicación entre las partes que intervienen lo cual genera una deficiencia e inconformidad en el desarrollo del proyecto.

Como consecuencia de los múltiples inconvenientes presentes en el proceso de concesión tales como los problemas legales con los estibadores y por ende la falta de líneas navieras en el puerto, así como el mal estado de las carreteras han paralizado las expectativas de la población en general, en lo que se refiere a la construcción de nueva infraestructura permitiendo el ingreso de buques de mayor calado para de esta manera lograr un incremento en el volumen de importaciones y exportaciones.

De igual manera se ha identificado poca variación en las diferentes áreas de desarrollo del país desde el 2007, año en que inició la concesión, con lo cual se puede concluir que el impacto socioeconómico en el comercio exterior ecuatoriano ha sido mínimo.

BIBLIOGRAFÍA

- * Proyecto Técnico Básico del Puerto, Autoridad Portuaria de Manta, Marzo 2006.
- * www.apm.com.gov.ec
- * www.hph.com.hk
- * www.cae.gov.ec , Estadísticas 2000-2008
- * Resumen Estadístico de las Autoridades Portuarias y Petroleras, Dirección General de la Marina Mercante, 2005.
- * Plan de Negocios- Concesión de Uso del Puerto comercial Internacional de Carga de Manta-Ecuador, Terminales Internacionales del Ecuador, Enero 2008.
- * Proceso de Concesión del Puerto de Manta, Iniciativa Privada, Autoridad Portuaria de Manta, 2007.
- * Puerto de Manta abrió ayer Licitación para su Concesion www.eluniverso.com, Junio 20,2006.
- * Puerto de Manta espera desenlace sobre Concesión, www.eluniverso.com , Agosto 12 2006.
- * Una Comisión especial investigara Concesión del Puerto de Manta, www.eluniverso.com , Enero 6 2009.
- * Ultimátum para la Concesión del Puerto, www.eluniverso.com Enero 17 2009.

Anexo

ANEXO 1

GLOSARIO

APM	Autoridad Portuaria de Manta.
BOA	Amplitud global del buque. (Breadth overall).
Canon de la Concesión	Es el monto de dinero que el concesionario pagará periódicamente a la APM por la concesión, resultante de la suma del canon fijo, mas el canon variable.
Canon Fijo	Es el monto de dinero que el concesionario pagará periódicamente a la APM, por la concesión, con un valor fijo preestablecido, ajustable monetariamente mediante la fórmula correspondiente, durante el plazo de vigencia del contrato.
Canon Variable	Es el monto de dinero que el concesionario pagará periódicamente a la APM, por la concesión, por el valor resultante de aplicar una base preestablecida

para su cálculo relacionada con los tráficos del puerto y ajustable monetariamente mediante la fórmula correspondiente, durante el plazo de vigencia del contrato.

Concedente La APM. Es el titular de los bienes que se conceden y quien, por ende, concede el uso y explotación de los mismos.

Concesión Es la modalidad de delegación a la iniciativa privada, a través del otorgamiento del derecho a personas jurídicas privadas para ocupar y explotar en forma privativa y temporal y en condiciones de exclusividad regulada, en su caso, de acuerdo con lo establecido en el artículo 47 de la Ley de Modernización, un recinto portuario o zonas terrestres y acuáticas e instalaciones de los recintos portuarios y de sus zonas de reserva o cuarentena, con el objeto de rehabilitar, mejorar y/o ampliar las áreas e instalaciones recibidas y usarlas para la prestación de servicios portuarios o conexos, durante un plazo

superior a 5 años. En el caso se otorga por un plazo de 30 años.

Concesionario	Se considera como tal a la sociedad anónima constituida para explotar exclusivamente la concesión de un único puerto o terminal portuario estatal, en los términos previstos en su respectivo contrato de concesión.
Infraestructura	Representa las obras, construcciones de cualquier clase e instalaciones marítimas de abrigo del puerto, las de construcción de muelles completos, así como las obras de relleno necesarios para la configuración para las zonas de almacenamiento ganadas al mar y sus uniones, superposiciones o conexiones con las obras actuales del puerto.
LOA	Eslora Total del buque. (Lenght overall).
Operador portuario	Persona jurídica privada que presta servicios portuarios por delegación de una entidad portuaria.

Para iniciar su actividad requiere de la autorización de la respectiva autoridad portuaria. Su categorización y requisitos de matriculación y habilitación serán establecidos por el reglamento de servicios portuarios emitidos por la DIGMER.

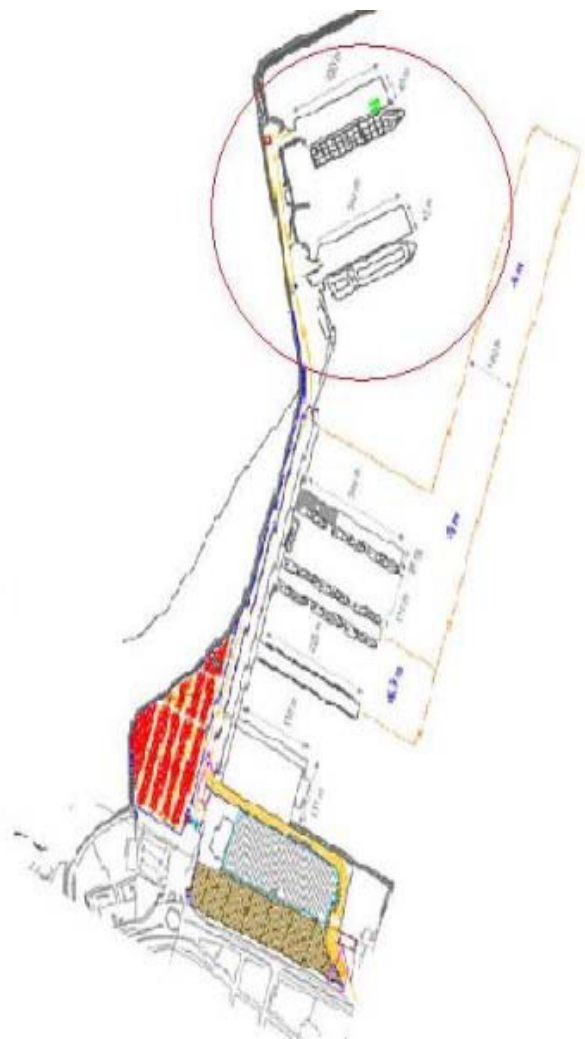
TRB	Es el tonelaje de un buque antes de la deducción de espacios de luz y aire, sala de máquinas, espacios para la navegación y otras partes. (Tonelaje de Registro Bruto).
TEU	Medida de la capacidad de un contenedor de 20 pies.
TIDE	Terminales Internacionales del Ecuador.
Transbordo	Desembarque y embarque de mercaderías que arriban al puerto y salen de el por vía marítima, sin abandonar el recinto portuario.

ANEXO 2



ANEXO 3 **FASE INICIAL**

- **CAPACIDAD:** 80.000 TEUS/AÑO
- **LONGITUD DE MUELLE:**
400 m (200 Cada uno)
- **INVERSIÓN DE INFRAESTRUCTURA:**
\$2 millones de USD
- **INVERSIÓN DE EQUIPO:**
\$14.03 millones de USD
- **PLAZO : 1 AÑO**

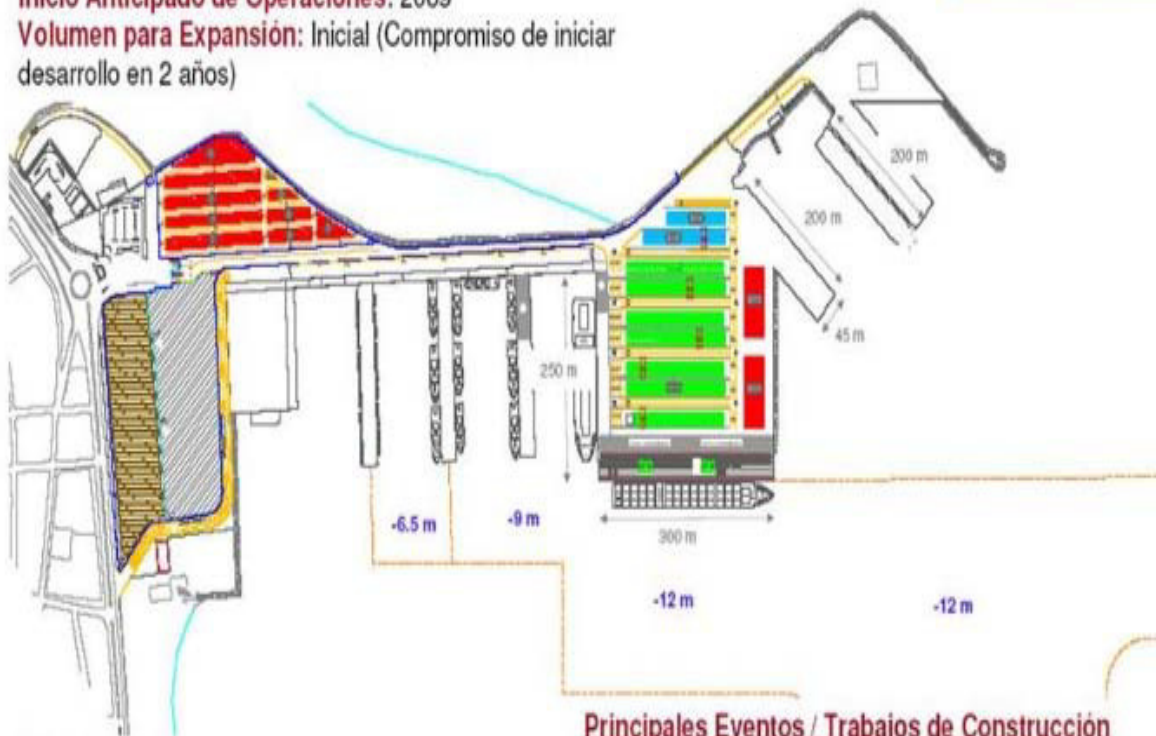


ANEXO 4

FASE I - ETAPA IA.1

Periodo Tentativo de Construcción: 2008-2009
Inicio Anticipado de Operaciones: 2009
Volumen para Expansión: Inicial (Compromiso de iniciar desarrollo en 2 años)

FASE IA.1



Características

Capacidad: 150,000 TEUs/año
Long. Atraque: 300 m contenedores / 255 m carga general / 400 m Muelles Internacionales
Area: 21 Ha

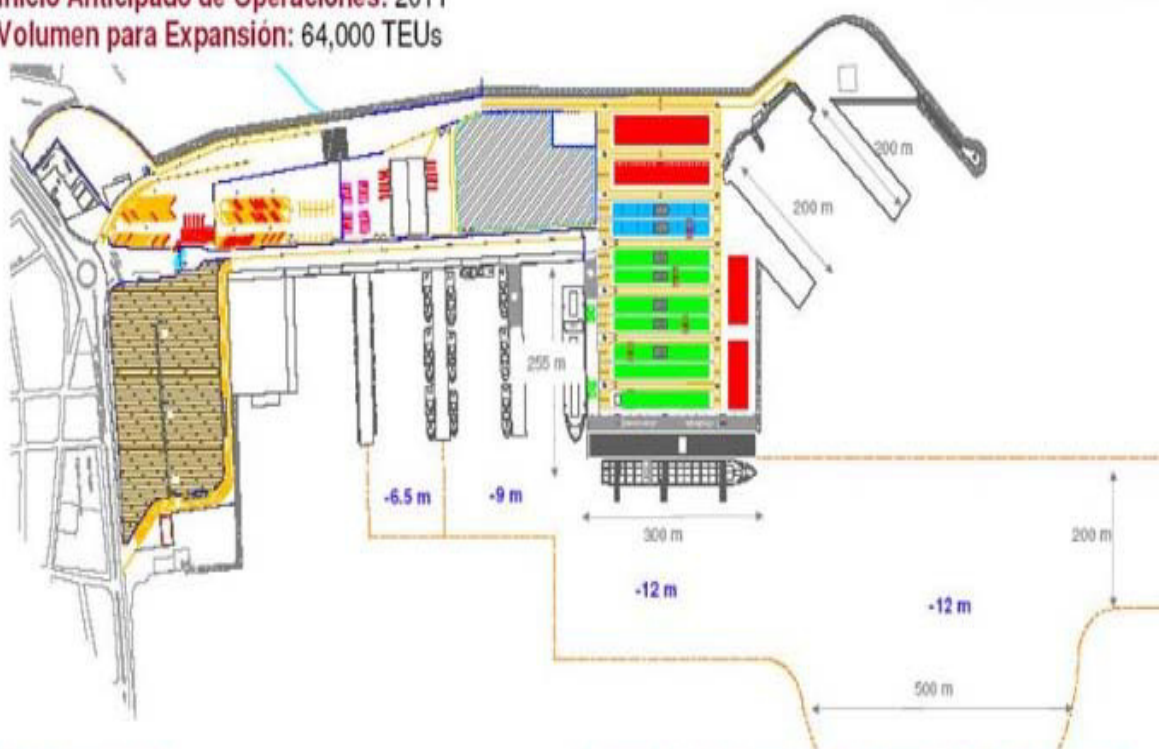
Principales Eventos / Trabajos de Construcción

- Construcción de muelle p/ contenedores (300 m) y carga general (250 m)
- Construcción patio para contenedores
- Dragado en dársenas, ciaboga y canal
- Adquisición de 1 grúa móvil adicional y 6 grúas RTG

ANEXO 5 FASE I, ETAPA I.A.2

Periodo Tentativo de Construcción: 2009-2010
Inicio Anticipado de Operaciones: 2011
Volumen para Expansión: 64,000 TEUs

FASE I.A.2



Características

Capacidad: 520,000 TEUs/año
Long. Atraque: 300 m contenedores / 255 m carga general / 400 m Muelles Internacionales
Área: 33 Ha

Principales Eventos / Trabajos de Construcción

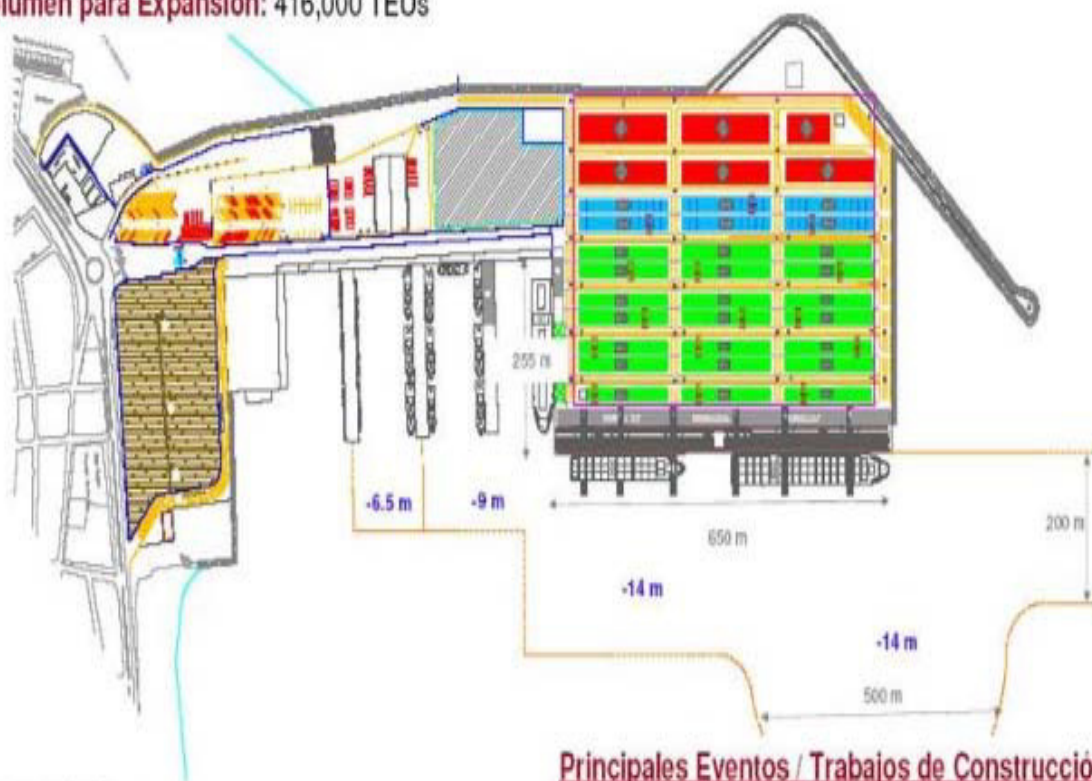
- Reubicación de rompeolas existente
- Rellenos y construcción de accesos y almacenes
- Ampliación de patio de contenedores
- Adquisición de 3 grúas de pórtico y 3 grúas RTG

ANEXO 6

FASE I, ETAPA I.B

Periodo Tentativo de Construcción: 2016-2018
Inicio Anticipado de Operaciones: 2019
Volumen para Expansión: 416,000 TEUs

FASE IB



Características

Capacidad: 800,000 TEUs/año
Long. Atraque: 650 m contenedores / 255 m carga general
Área: 52 Ha

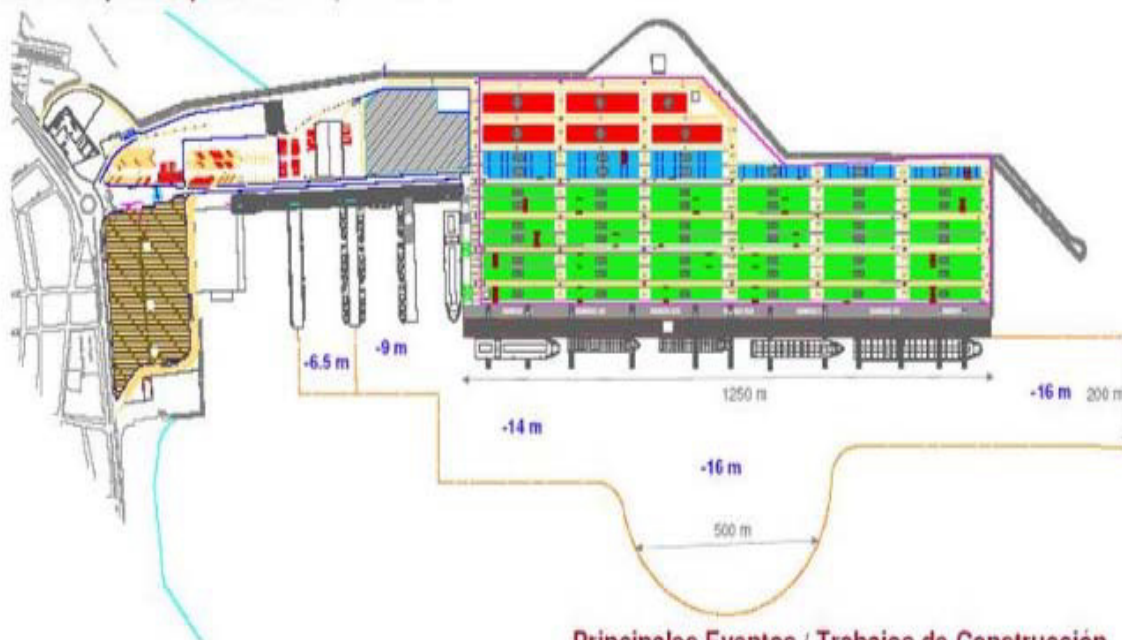
Principales Eventos / Trabajos de Construcción

- Extensión de rompeolas
- Construcción de muelle p/ contenedores (350 m)
- Construcción patio para contenedores
- Dragado en dársenas, ciaboga y canal
- Adquisición de 3 grúas de pórtico y 5 grúas RTG

ANEXO 7 FASE II

Periodo Tentativo de Construcción: 2025-2027
Inicio Anticipado de Operaciones: 2028
Volumen para Expansión: 640,000 TEUs

FASE II



Características

Capacidad: 1,600,000 TEUs/año
Long. Atraque: 1,250 m contenedores / 255 m
carga general
Área: 75 Ha

Principales Eventos / Trabajos de Construcción

- Extensión de rompeolas
- Construcción de muelle p/ contenedores (600 m)
- Construcción patio para contenedores
- Dragado en dársenas, ciaboga y canal
- Adquisición de 6 grúas de pórtico y 10 grúas RTG

ANEXO 8

El Mundo de HPH



FUENTE: HPH

ANEXO 9

Diferencias Principales en las Especificaciones de Buques Portacontenedores entre 1984 y 2007



	1984	1994	2004	2007	Ratio 2007/1984
TEU Capacidad	3 000	4 500	8 000	14 300	4.80
Peso	50 000	55 000	100 000	160 000	3.20
L.O.A.	290	275	350	400	1.38
B.O.A.	32.26	39.00	42.80	55.00	1.70
Calado	13.0	13.0	14.5	16.0	1.23
Profundidad Requerida	14.0	14.0	15.5	17.0	1.21

FUENTE: HPH

ANEXO 10 PROPUESTA DE INICIATIVA PRIVADA. FASES DE DESARROLLO

FASE	LONGITUD DE MUELLE (M)	ÁREA DE CONCESIÓN (HA) TOTAL PATIO	INVERSIÓN EN (MILLONES USD.)	AÑO	DURACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN	EQUIPOS EN (MILLONES U.S.D.)	TOTALES EN (MILLONES U.S.D.)	TEUS/AÑO (MAX. CAPACIDAD)	VOLUMEN DETONADOR DE FASE DE CONSTRUCCIÓN
INICIAL									
MUELLE DE PESCADORES	ACTUAL	15.47/6.38	0.57	1 - 3	6 MESES	14.03	14.6	80000	INICIO
IA1	1680	N/A	5.61	1 - 2	2 AÑO		5.61	N/A	INICIO
IA2	300	23.30/14.50	41.58	1 - 4	2.5 AÑO	8.19	49.75	150000	INICIO
IB	300	34.07/26.10	27.07	2 - 6'	3 AÑO	30.47	57.54	520000	64000
II	650	48.35/41.90	64.81	8 - 11'	2.5 AÑO	36.73	101.54	800000	416000
	1250	63.32/58.90	74.72	18 - 22'	3 AÑO	72.5	147.22	1600000	640000
			214.34			161.92	376.26		

FUENTE: APM

ANEXO 11

AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA

PROPUESTA DE INICIATIVA PRIVADA

“MEGAPUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE CARGA PARA SUDAMERICA EN MANTA”

CUADRO DE DESEMBOLSOS PARA INVERSIONES

FASE	AÑOS DE DESARROLLO	DURACION DE LA CONSTRUCCION	INVERSION EN INFRAESTRUC TURA (MILLONES U.S.D.)	INVERSION EN EQUIPOS (MILLONES U.S.D.)	TOTAL INVERSION (MILLONES U.S.D.)	FUENTE FINANCIERA	
						PUBLICA	PRIVADA
INICIAL	1-3	6 MESES	\$ 0.57	\$ 14.03	\$ 14.60	\$ 0.57	\$ 14.03
MUELLE DE PESCADORES	1-2	2 AÑOS	\$ 5.61		\$ 5.61	\$ 6.18	\$ 14.03
IA1	1-4	2,5 AÑOS	\$ 41.56	\$ 8.19	\$ 49.75	\$ 47.74	\$ 22.22
IA2	2-6	3 AÑOS	\$ 27.07	\$ 30.47	\$ 57.54	\$ 55.00	\$ 72.50
IB	8-11	2,5 AÑOS	\$ 64.81	\$ 36.73	\$ 101.54		\$ 174.04
II	18-22	3 AÑOS	\$ 74.72	\$ 72.50	\$ 147.22		\$ 321.26
TOTALES			\$ 214.34	\$ 161.92	\$ 376.26	\$ 55.00	\$ 321.26

FUENTE: APM