



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador

SEDE
ESMERALDAS

Carrera de Comercio Exterior

Título:

Análisis comparado del movimiento de carga en puertos
concesionados y puertos públicos de Ecuador: Casos
Manta y Esmeraldas

Previo a la obtención del título de:

Licenciatura en Comercio Exterior

Autora:

Doménica Mercedes Intriago González

Asesora:

Mgt. Andrea Dueñas Mendoza

Esmeraldas, 2022

AUTORIA

Yo, Doménica Mercedes Intriago González con número de cédula 080312660-6, autora de la tesis “Análisis comparado del movimiento de carga en puertos concesionados y puertos públicos de Ecuador: Casos Manta y Esmeraldas”. Dejo constancia que la presente investigación enmarcada en el actual trabajo de tesis es absolutamente original, auténtica y personal. Elaborada para cumplir con los requisitos previos a la obtención del título de Licenciada en Comercio Exterior en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas.

El contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor y de la PUCESE.

INTRIAGO GONZALEZ DOMÉNICA MERCEDES

C.I. 0803126606

AGRADECIMIENTO

Dios, tu amor y tu bondad no tienen fin, me permites sonreír ante todos mis logros que son resultado de tu ayuda, cuando caigo y me pones a prueba, aprendo de mis errores y me doy cuenta que los pones en frente mío para que mejore como ser humano, y crezca de diversas maneras.

Por ello, Dios te agradezco por guiar mi camino y permitirme concluir esta etapa, te agradezco que mis padres Joya González Nieto y Félix Intriago Arteaga sean testigos de este momento, ya que desde el primer día creyeron en mí y me dieron todo su apoyo, sin ellos jamás hubiese sido esto posible ya que son el motivo para alcanzar mis sueños. Así mismo agradezco, a mi hijo, mi esposo, mis hermanos y mis sobrinos que siempre han estado junto a mí en todo momento y son parte indispensable de mi vida, por quienes quiero ser mejor cada día y que se sientan orgullosos de mí.

Y por último agradezco a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas y a los docentes que han sido parte de mi desarrollo académico, por cada uno de los conocimientos adquiridos, los cuales enriquecieron mis conocimientos durante el proceso de la vida universitaria.

ÍNDICE

AUTORIA	I
AGRADECIMIENTO	1
1. INTRODUCCIÓN	6
1.1. Planteamiento del problema	6
1.2 Justificación	7
1.2. Objetivos.....	9
1.2.1. Objetivo general	9
1.2.2. Objetivos específicos.....	9
2. MARCO TEORICO	10
2.1. Antecedentes.....	10
2.2. Bases teórico-científicas	12
2.2.1. Gestión	12
2.2.2. Modelo de gestión	12
2.2.3. Modelo de gestión portuaria.....	12
2.2.4. Puertos	14
2.2.5. Puerto comercial de Esmeraldas	14
2.2.6. Puerto comercial de Manta.....	15
2.2.7. Sistema Portuario	16
2.2.8. Servicios portuarios	16
2.2.9. Bienes portuarios.....	17
2.3. Marco Legal.....	18
2.3.1. Constitución de la República del Ecuador.	18
2.3.2. Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador	19
2.3.3. El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) .	19
2.3.4. Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador.....	20
2.3.5. Ley Orgánica de Incentivo para Asociaciones Público – Privada.	20

3. MATERIALES Y MÉTODOS	21
3.1. Tipo de estudio	21
3.3. Población y Muestra	22
3.3.1. Población.....	22
3.3.2. Método	22
3.4. Técnicas e Instrumentos	22
3.5. Análisis de datos.....	23
4. CAPÍTULO III	24
4.1. Análisis de Resultados.....	24
5. DISCUSIÓN.....	26
6. CONCLUSIONES	28
7. RECOMENDACIONES	28
ANEXO 1. ENTREVISTA DIRIGIDA AL GERENTE DEL PUERTO COMERCIAL DE MANTA	33
ANEXO 2. ENTREVISTA DIRIGIDA AL JEFE DE OPERACIONES DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS.....	34
ANEXO 3. VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN	35
ANEXO 4. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES	37

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo principal analizar si el modelo de gestión de concesión del puerto comercial de Manta ha obtenido mejores resultados en el movimiento de carga que el modelo de gestión público que mantiene el puerto comercial de Esmeraldas en el periodo 2017 – 2020.

A través de la comparación, crecimiento y ventajas y desventajas que han tenido ambos puertos según el modelo de gestión que maneja cada puerto dando a conocer cuál de los dos modelos de gestión es el ideal para todos los que forman parte de la comunidad portuaria.

El estudio realizado fue de carácter cualitativo puesto a que se utilizó herramientas como las entrevistas para obtener información sobre los puertos en su diferente modelo de gestión portuaria.

Los resultados mostraron que hoy en día los puertos que trabajan bajo el modelo de gestión concesionada tiene un alto crecimiento en todos sus aspectos, ya que cuentan con una excelente administración que les permite brindar mejores servicios que los puertos que trabajan bajo el modelo de gestión pública, como actualmente lo hace el puerto de Esmeraldas.

Palabras claves: modelo de gestión portuaria, concesionado, publico, servicios portuarios.

ABSTRACT

The main objective of this research is to analyze whether the concession management model of the commercial port of Manta has obtained better results in cargo movement than the public management model maintained by the commercial port of Esmeraldas in the period 2017 - 2020.

Through the comparison, growth and advantages and disadvantages that both ports have had according to the management model that each port handles, revealing which of the two management models is the ideal for all those who are part of the port community.

The study carried out was of a qualitative nature since tools such as interviews were used to obtain information about the ports in their different port management model.

The results showed that today the ports that work under the concession management model have a high growth in all its aspects, since they have an excellent administration that allows them to provide better services than the ports that work under the public management model. , as the port of Esmeraldas currently does.

Keywords: port management model, concessionaire, public, port services.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Planteamiento del problema

Los puertos comerciales desempeñan un rol fundamental en el comercio. Logística (2019) indica que a través de los puertos comerciales se puede optimizar el tiempo y disminuir costos, esto lo convierte en el eslabón más importante de la cadena de comercio internacional.

En el país, cada día es más significativo el número de empresarios ecuatorianos dedicados al comercio de productos, dirigidos al extranjero usando los puertos comerciales como vínculo que conecta con otros países, permitiéndoles alcanzar competitividad en calidad como en costos.

A nivel mundial las empresas esperan que todos sus productos exportados lleguen al usuario a tiempo; por ese motivo el comercio internacional le da a los puertos comerciales la tarea fundamental de ser empresas exportadoras con calidad. Bobadilla Falla (2018) manifiesta que los puertos comerciales deben ser altamente competitivos tanto en su infraestructura como al momento de brindar un de sus servicios ya que así podrá evitar contratiempos. Destacándose la labor pública y privada; en el ejercicio complementario de la eficiencia y eficacia para mejorar la productividad y competencia de cada puerto comercial.

En Ecuador, los puertos comerciales de: Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar; realizan operaciones de comercio internacional, con primacía de sus condiciones geográficas, por estar cerca del Canal de Panamá, lo que contribuye para ahorrar costos, tiempo y manejo de la carga.

La modernización, en los puertos, trajo cambios a la estructura del quehacer portuario, dándole mayor participación al sector privado en la utilización de las instalaciones portuarias públicas, en cuanto a invertir de manera significativa en el mejoramiento de las instalaciones y equipos apropiados para la labor portuaria, aun cuando el Estado sigue manteniendo la propiedad y el mando por el sector público.

En estos últimos años, la actividad portuaria en los distintos puertos del país ha tenido cambios importantes y orientados hacia la administración privada o de concesión. En este aspecto, el único puerto público del país con administración pública es el puerto comercial de Esmeraldas y que lamentablemente en estos últimos años su carga ha decrecido en forma significativa, de acuerdo a lo manifestado.

Con lo anterior expuestos, es importante realizar las siguientes interrogantes:

¿Cuáles son los servicios portuarios que brinda cada puerto acorde al modelo de gestión que lo maneja?

¿Cuáles son las ventajas y desventajas de los modelos de gestión aplicados en los puertos de Manta y Esmeraldas?

¿Cómo es el crecimiento y decrecimiento de carga movilizada en toneladas métricas de las exportaciones e importaciones entre los dos puertos comerciales en el periodo 2017-2020?

1.2 Justificación

Ante los diversos modelos de gestión existentes en los puertos comerciales del Ecuador y del mundo es necesario evaluar la administración correspondiente de cada puerto, sea esta pública o privada, con el fin de analizar si el modelo de gestión adoptado es el ideal para brindar un mejor servicio portuario que beneficie, no solamente al cliente sino a la comunidad dentro de la cual funciona el Puerto.

El presente estudio, plantea aquí la importancia de la investigación de la gestión portuaria ¿pública o privada?, el mismo que a través de un análisis comparativo entre el Puerto de Manta y el Puerto de Esmeraldas en Ecuador, brindarán resultados que permitirán conocer cómo incide el apoyo, la administración y en general la gestión por parte del Estado o por el sector privado en el funcionamiento adecuado de los puertos y su entorno comercial.

Según la visión y misión de los Puertos de Esmeraldas y Manta tienen entre sus prioridades, mejorar la gestión portuaria brindando, procedimientos eficaces y estandarizados en las normas operatorias aduaneras desde el atraque del buque, la carga y descarga de las mercancías, la transferencia interna, calidad de asistencia a sus clientes, así como a consorcios competentes junto con los sujetos administradores. Sin embargo, no se ha podido constatar una mejora portuaria en la ciudad de Esmeraldas.

Por lo que resulta necesario conocer cuáles han sido las estrategias utilizadas por parte de la administración pertinente en cuanto al desempeño y competitividad de los Puertos para saber si se ha aportado de manera positiva a la productividad de la zona y del país en general. Asimismo, este tema de investigación es sustancial para determinar las ventajas y desventajas que tienen los puertos de Esmeraldas y Manta en cuanto a la actividad económica, comercial y de servicios.

La pertinencia del estudio radica en que se podrá conocer las oportunidades que pueden ser aprovechadas por cada puerto con el fin de brindar un mejor servicio a sus clientes optimizando el tiempo y así evitando que los clientes incurran en gastos innecesarios por falta de una buena gestión dentro del puerto. Igualmente se podrá determinar todas aquellas falencias que tiene cada puerto que podría ser mejorado en función de facilitar el comercio exterior.

La presente investigación va a aportar con información de tipo teórico que permitirá conocer las estrategias en la gestión portuaria, la forma de administrar un puerto, las ventajas competitivas, las mismas que podrán servir de base para posteriores estudios. Es necesario tomar en cuenta que tanto la ciudad de Esmeraldas, como la de Manta tienen ventajas frente a otras ciudades, como, por ejemplo: cuentan con aeropuerto, puerto pesquero y puerto comercial facilitando la actividad comercial gracias a que la distancia a grandes ciudades es reducida. Por ello, este estudio es importante en el marco de gestión portuaria, debido a que sus aportes contribuirán en la visión de los empresarios y de la ciudadanía, sobre todo en la generación de nuevas fuentes de empleo y mejora de la economía de la provincia y por ende del país.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Analizar si el modelo de gestión de concesión del puerto comercial de Manta ha obtenido mejores resultados en el movimiento de carga que el modelo de gestión público que mantiene el puerto comercial de Esmeraldas en el periodo 2017 – 2020.

1.2.2. Objetivos específicos

- Comparar los servicios portuarios que brinda cada puerto acorde al modelo de gestión que los manejan
- Evaluar el crecimiento o decrecimiento de carga movilizada en toneladas métricas de las exportaciones e importaciones entre los dos puertos comerciales en el periodo 2017-2020
- Examinar las ventajas y desventajas de los modelos de gestión aplicados en los puertos comerciales de Esmeraldas y de Manta.

2. MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes

La Gestión Portuaria en el Ecuador, es fundamental para el ingreso y salida de las mercaderías, puesto que contribuye al desarrollo de la economía nacional. Es preciso entonces que los puertos dispongan de infraestructura, tecnología y espacios físicos adecuados para poder realizar sus actividades portuarias de una manera eficiente, para ser aprovechados en su magnitud. Aguilar (2017) expresa que:

Si el país no cuenta con un considerado esquema de políticas portuarias modernas predestinadas a lograr los retos del comercio exterior y a satisfacer las demandas del transporte por vía marítima. Debe ajustar todo el sistema portuario, a los escenarios actuales que rigen en el mundo para aprovechar al máximo todos los beneficios que ofrece el comercio internacional.

Con esta visión el sistema portuario, automáticamente generan nuevas plazas de empleos, aumenta la competitividad portuaria, mejoran las terminales multipropósitos y terminales internacionales de carga todo esto para poder atender de una manera eficaz y sin contra tiempos a la demanda mundial existente.

Ciertamente la gestión portuaria ha conseguido altos logros y control de las infraestructuras de los puertos, no solo ha alcanzado la conexión entre los modos de transporte, se ha convertido en un conjunto de factores que facilitan el flujo de mercancía, desarrollo del marketing, entre otros. Astudillo (2016) sostiene que:

La exportación de carga desde el Puerto de Esmeraldas puede resultar compleja, pero sin lugar a duda es un recurso con mucho potencial estratégico, la cercanía del puerto hacia los otros puertos internacionales hacen que el puerto se vuelva atractivo para el comercio internacional, teniendo en cuenta que en estos momentos hay una alta producción de productos de alto consumo en la zona norte del país, y poniendo en consideración la producción y cultivo de diferentes productos provenientes de la industria del petróleo, y acero que pueden ser competitivos. Aunque actualmente no hay un estudio publicado de

las oportunidades que hay de exportación desde este puerto, y que las oportunidades que hayan se hagan físicas, lo más importante es que mejoras e incentivos deben de establecerse, abriendo oportunidad al crecimiento y desarrollo integro de la población en todo las actividades relacionadas al envío de carga, dándole la oportunidad a los productores, comercializadores, exportadores, y otras empresas relacionadas a las exportaciones de productos, así mismo como a la Provincia de Esmeraldas la cual presenta este puerto como una oportunidad para crecimiento.

Es importante mencionar que las riquezas desde el puerto son visibles, por la atracción de inversiones pública o privada, cuyos beneficios circunda en base a la gestión y estratégicas de comercialización de los productos. Mora (2015) afirma que:

El volumen de carga que se ha movilizado en Autoridad Portuaria de Esmeraldas APE, durante estos últimos cuatro años, demuestran que la institución está en capacidad de administrar las operaciones, con un control adecuado y de mantenimiento a las máquinas que poseen... Recomienda que el Puerto Comercial de Esmeraldas por la característica de la carga debiera aplicar un modelo híbrido como el Landlord - Port y/o el Tool - Port. (p. 31)

En el análisis del impacto de la concesión del Puerto de Manta con respecto al Comercio Exterior. Cantos (2009) defienden que:

La 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. [...]El puerto al operar con una línea naviera (CCNI) la cual recalca en su mayoría cada quince días, no satisface los requerimientos especialmente de los exportadores quienes se ven obligados a movilizar su carga por otros puertos, principalmente el Puerto de Guayaquil, el cual cuenta con un mayor número de agencias navieras. (p. 71)

Los Puertos objeto de estudio responden a las expectativas del comercio internacional, el Puerto de Esmeraldas no es la excepción, reconocida por

investigadores que exponen las potencialidades en el manejo de las operaciones comerciales de productos movilizados por este puerto.

2.2. Bases teórico-científicas

2.2.1. Gestión

En la administración de empresa o en la actividad económica se considera a la “gestión” como un proceso de varias etapas, donde se planifica, se organiza, se establece un liderazgo y control de la empresa, con la capacidad de realizar correcciones y direcciones. Etimológicamente la Real Academia Española afirma que la palabra “Gestión tiene origen latín *gestionis* que significa acción de llevar a cabo algo, derivado del supino de *gerere* ‘ejecutar’, que significa ocuparse de la administración, organización y funcionamiento de una empresa, actividad económica u organismo”

2.2.2. Modelo de gestión

El perfeccionamiento de un modelo de gestión para la innovación es el primer paso en la dirección de estrategia de innovación con garantía. Estos sistemas derivados de la visión de negocio de la empresa y de un conocimiento de los procesos que añaden valor a la organización, incluyen aspectos de comunicación, prestación de servicios y atención al cliente. Martínez (2013) afirma:

La innovación del modelo de negocio tiene que cristianizar en un proceso metódico que permita a las organizaciones planificar, organizar y controlar el proceso de innovación, lo que provoca un ahorro de recursos y mejora de la motivación e implicación de los empleados, aporta un valor de confianza en la actividad de innovación de la empresa, y ejecutarla con excelencia operativa.

2.2.3. Modelo de gestión portuaria

Existen varios modelos institucionales de puertos, entre ellos se mencionan, de manera generalizada. El Puerto Privado que goza de no tener autoridad portuaria; los Puertos Landlord clasificado por: Hanseáticos, cuya institución portuaria coincide con el gobierno local, el “Latino”, donde la autoridad portuaria actúa por cuenta del gobierno nacional y de la comunidad local; otro es el Puerto Público que mantiene modelos de

corporativización y de comercialización.

En referencia a la Tipología Portuaria se afirma tres tipologías:

La Service Port - Puerto de Servicio, donde la Autoridad Portuaria es responsable del puerto en su conjunto. Es propietaria de la infraestructura, superestructura y se encarga de la previsión de servicio del puerto. Los servicios son prestados por empresas portuarias responsables del mantenimiento de la infraestructura y los equipamientos.

Tool Port – Puerto Herramienta, cuya propiedad del puerto es el Estado. Los servicios portuarios son prestados por empresas privadas en régimen de concesión o licencia. Las empresas portuarias son responsables del mantenimiento y de las infraestructura y lo equipos.

Landlord Port – Puerto Propietario, tipología que considera propietaria a la Autoridad Portuaria del puerto en su conjunto; los servicios portuarios son prestados por empresas privadas. Además, el puerto puede estar dividido y segmentado en terminales independientes; y cada operador se encarga de la inversión y mantenimiento de la infraestructura y equipamiento.

Con una visión futurista se prevee como hipótesis dos tipologías:

Private Port – Puerto Privado, considerada privada toda la propiedad del puerto y sus servicios son prestados por empresas privadas, siendo los operadores responsables de la inversión y mantenimiento.

Terminal Port – Puerto Concesionario, donde la gestión del puerto está asignada a una empresa privada que establece las operaciones; presta los servicios y realiza las inversiones que se corresponden con sus estrategias.

El modelo portuaria Landlord en la región, ofrece soluciones institucionales con autoridades portuarias locales y nacionales o de esquema de múltiple agencias a nivel nacional. Los países de Ecuador, México, Chile y Argentina han optado por un esquema de autoridad o administraciones locales autónomas para cada uno de sus puertos, sin

embargo también han asignado a una Secretaria de Estado, algunas funciones de autoridad portuaria nacional.

El modelo portuario Landlord en el Ecuador, evidencia Autoridades portuarias por puerto, Súper Terminales Petroleros y Empresas Portuarias; la Autoridad Portuaria Nacional es el Ministerio de Transporte y Obra Pública MTOP a través de la Subsecretaria de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial; además del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos DIGMER; como Autoridad Marítima es considerado el Ministerio de Defensa Nacional, Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP) y el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos DIGMER.

2.2.4. Puertos

El Ecuador en goces de su naturaleza, se encuentra junto al Océano Pacífico y en un litoral, acompañado de seis puertos más los cuales realizan sus actividades pertinentes, como son: Puerto Bolívar, el cual desempeña actividades con el cacao y el banano; Puerto de Guayaquil manipula la carga de todo tipo; Puerto de Manta con accionar de turismo y pesca, Puerto de Esmeraldas el cual es experto en transportar petróleo y al igual que el puerto de Guayaquil carga de tipo general; y por último el Puerto de San Lorenzo movilizand o madera.

2.2.5. Puerto comercial de Esmeraldas

Este se encuentra en la costa del Océano Pacífico, al noreste del país, límite con Colombia. Tiene a su disposición un entorno de seguridad y vigilancia con un ambiente cerrado, además de la carga y descarga de mercancía. Se caracteriza por contar con 25 has de superficie de muelle, 70 has de superficie total de complejo portuario; dispone de varios muelles, el #1 es utilizado para la carga y descarga de rodadura y cuenta con buques que son utilizados para transportar carros. El muelle #2 y #3 sirven para las grúas y el equipo rodante. La bodega tiene una aérea de 7200 metros cuadrados con estructura de metal y con una bodega secundaria de 490 metros cuadrados en el muelle de servicio; también cuenta con una bodega de depósito comercial con un área de 1700 metros cuadrados con estructura metálica, la cual se utiliza para la carga delicada. Cuando se trata de carga peligrosa esta es situada en un área abierta con seguridad monitoreada, al igual que con una bodega cubierta de 130 metros cuadrados.

El Acta de Concesión del Puerto de Esmeraldas se firmó el 15 de julio de 2004 y la entrega de la operación inició el 9 de agosto de ese año, la empresa colombo-ecuatoriana “Consortio Puerto Nuevo Milenium” fue quien concesionó la acción por 25 años. En febrero de 2010, el puerto de Esmeraldas regresó su administración al Estado, luego de rescindir el contrato del 2004, por incumplimiento, supuestas irregularidades y por no ser rentable.

En la actualidad el Puerto Comercial de Esmeraldas es seguro y realiza exportaciones de manera eficiente con rentabilidad a diferentes partes del mundo.

2.2.6. Puerto comercial de Manta

En la actualidad este puerto físicamente es uno de los mejores del país, ya que se encuentra situado a 25 millas a mar abierto de la ruta del tráfico internacional. Tiene a su disposición cuatro muelles los cuales tienen hasta 13 metros de profundidad, en estos diariamente llegan buques de pesca, mercantes y cruceros turísticos. La totalidad de este muelle es de 1 200 metros lo cual le da posibilidad para que este sea un puerto de transferencia de carga con destino a otros países, se especializa en la pesca artesanal y de alta mar por ello existen varias enlatadoras y procesadoras de atún cerca a este.

En este puerto llegan siete tipos de cargas como son: productos de pesca ya sean congelados, frescos y de conserva, contenedores, pasajeros, graneles sólidos y líquidos, vehículos y papel. Lo que se mencionó anteriormente le facilita la tarea a este puerto de atracar barcos grandes y así mismo promover el comercio y turismo con Estados Unidos y Europa, lo que es una noticia favorable para la provincia de Manabí.

Actualmente este puerto consta de dos proyectos como son: “opción de aguas profundas” y “puerto internacional de transferencia”, el primero se trata de la amplificación del rompeolas, construir un patio de contenedores, ampliar y modificar el muelle #1 y #2, además del dragado del atracadero del puerto y construcción del muelle marginal y el segundo proyecto es ampliación del puerto, realizando la construcción de un rompeolas, muelles y nuevos patios.

2.2.7. Sistema Portuario

El Sistema Portuario cuya gestión está encomendada a las Autoridades Portuarias, con personalidad jurídica propia, con capacidad de obrar y someter al funcionamiento privado, ejerciendo modelos de descentralización y autonomía de gestión, encaminados a mejorar los servicios prestados en los puertos a buques, mercancías y pasajeros como objetivo estratégico del sistema portuario .

2.2.8. Servicios portuarios

El principal objetivo de los servicios portuarios es proporcionar y suministrar la fluidez del tráfico portuario en los terminales portuarios, a través de una compleja manipulación de operaciones de la carga para ser ingresada o desembarcada desde el arribo del buque hasta el zarpe del mismo en el puerto.

Los Servicios Portuarios son conexos al transporte marítimo y comprenden un conjunto de actividades como: estiba y desestiba de mercancías, de remolque de buques, de practicaje, de amarre de buques, de aprovisionamiento de alimentos, de abastecimiento de combustible, de recojo de residuos sólidos y líquidos, de señalización portuaria, de dragado, entre otros. (Pejovés, Cámara Marítima del Ecuador , 2018).

En muchos países las legislaciones portuarias han regularizado los ordenamientos portuarios para clasificar los servicios portuarios en: básicos y generales. Los servicios portuarios básicos son aquellos que las empresas utilizan para dar el servicio de estiba, desestiba, remolque y los servicios portuarios generales son los que desempeñan las autoridades portuarias como, por ejemplo, se encargan de la seguridad portuaria o funciones de policía del puerto.

Para distinguir un puerto de los otros se requiere calidad al momento de brindar sus servicios, demostrando eficiencia y rapidez ya sea en las operaciones, como en la carga y descarga de los buques, entregando a su clientes los mejores costos en fletes, productos de importación y exportación y el buen trato de los buques en las estancias largas en los puertos.

Tanto empresas públicas o empresas privadas pueden hacer uso de estos servicios portuarios dependiendo su modelo de gestión. Los sistemas portuarios examinan la posibilidad de entregar sus terminales portuarios en concesión, con la provisión en

forma exclusiva de algunos servicios portuarios por parte del concesionario, de ahí la llamada ‘mono operación’, a la que se contraponen la denominada ‘multi operación’, modelo en el que concurren en el mismo puerto dos o más oferentes de servicios portuarios. (Pejovés, Cámara Marítima del Ecuador , 2018)

Cabe recalcar que el servicio portuario público ha ido variando como van pasando los años, estos ya no son ideados como funciones exclusivas a cargo de entidades gubernamentales, en la actualidad, estos servicios han sido concedidos para su explotación al sector privado. Por ello se rescata las características principales de los servicios públicos para identificar la naturaleza que los emerge, como son: la universalidad, la continuidad y la razonabilidad en el precio.

2.2.9. Bienes portuarios

En referencia a los bienes portuario y la importancia de su distinción. (Pejovés, Comisión Interamericana de puertos, 2016) Expone que:

Los bienes portuarios, pueden ser inmuebles - infraestructuras: como los muelles, espigones, edificios administrativos, almacenes, patios o lozas, pantalanés, radas, fondeaderos, etc., y muebles - equipos: como grúas pórtico de muelle (portainers) y de patio (transtainers), reach stackers, cintas, grúas móviles, etc., construidos, instalados y utilizados que en los puertos integran lo que se conoce como dominio portuario.

De este aporte, se destaca la es importante de identificar los bienes del dominio portuario, que permite distinguir los utilizados en los puertos, sobre todo en sistemas de inversiones públicas o privadas, donde hay la concesión, inversionistas o instituciones financieras.

Generalmente el suelo y el espejo de agua, constituyen bienes inmuebles de dominio público y en algunos casos son reconocidos por los ordenamientos jurídicos portuarios como bienes de dominio público portuario. Pejovés (2018) sostiene que:

Los bienes portuarios reúnen tres características esenciales: La inalienabilidad que explica que no pueden ser objeto de transferencia, bajo ninguna modalidad.

La inembargabilidad significa que no pueden ser objeto de embargo ordenado por la justicia ordinaria a petición de algún demandante. La imprescriptibilidad, tiene que ver con el hecho que sobre estos bienes no opera la adquisición por prescripción, institución admitida por los distintos ordenamientos jurídicos.

2.3. Marco Legal

Los fundamentos legales tienen íntima relación con el objeto de estudio de esta investigación, puesto que son documentos oficiales que previenen la Gestión Portuaria como participante de todas las acciones relacionadas a la administración de empresas pública o privadas portuarias que asegura el correcto cumplimiento de las políticas o modelo de gestión de portuario.

Las bases legales en esta investigación permiten analizar la trascendencia, organización administrativa, los criterios de los servicios portuarios, modelo de gestión, exportaciones e importaciones, tipos de carga, gestión pública – privada, infraestructura y tecnología de los puertos comerciales y de manera particular de los Puertos de Esmeraldas y Manta.

2.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

Siendo la Carta Magna del Estado, quien denota solemnidad y transparencia, es la ley fundamental que rige el sistema de gobierno, es necesario tener presente esta normativa legal tiene directa relación con la Gestión Portuaria, Público o Privada; por lo que se cita los arts. 314 y 394, donde se hace notar la responsabilidad del Estado por los servicios públicos y sobre todo la actividad e infraestructura portuaria.

Como esta manifestado en el artículo 314 en donde se manifiesta que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación” (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

De igual manera el artículo 394 dice que el Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias dentro del territorio nacional sin ningún privilegio. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

2.3.2. Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador

La Ley de los Servicio Portuarios en el Ecuador, es otra norma legal que permite establecer con tática claridad los servicios portuarios, que deben ofrecer en las entidades públicas y privadas encargadas de realizar las actividades portuarias, por tanto este fundamento legal sirve en el trabajo objeto de estudio.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, estable las Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador, la Resolución 60, del Registro Oficial 732 de 13-abr.-2016 con reformas Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0071-R; 29-abr-16, establecen las normativas de aplicación y de cumplimiento obligatorio para todas las Autoridades Portuarias, sus delegatarios o concesionarios, Puertos Especiales, Terminales Portuarios Habilitados y/o Facilidades Portuarias Privadas; y, todos quienes presten servicios portuarios en las entidades inicialmente descritas. (Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador, 2016)

2.3.3. El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI.)

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, normativa legal que aporta a la investigación, entendiendo los factores de producción de los Puertos de Manta y Esmeraldas. Esta normativa considera la aplicación del proceso productivo en su conjunto, desde el aprovechamiento de los factores de producción, la transformación productiva, la distribución y el intercambio comercial, el consumo, el aprovechamiento de las externalidades positivas y políticas que desincentiven las externalidades negativa. Así también impulsa toda la actividad productiva a nivel nacional, en todos sus niveles de desarrollo y a los actores de la economía popular y solidaria; así como la producción de bienes y servicios realizada por las diversas formas de organización de la producción en la economía, reconocidas en la Constitución de la República. De igual manera, rige por los principios que permitan una articulación internacional estratégica, a través de la política comercial, incluyendo sus instrumentos de aplicación y aquellos que facilitan el

comercio exterior, a través de un régimen aduanero moderno transparente y eficiente. (COPCI, 2016)

2.3.4. Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador

El Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, trascendente en este trabajo, permite reconocer los alcances legales en el desempeño de las actividades portuarias, que rige también a los puertos de Manta y Esmeraldas (Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, 2016). Para este estudio, se considera los artículos del 7 al 11 de la Ley Orgánica de Incentivo para asociaciones público – privada, las mismas que aportan significadamente en el Análisis comparativo entre el Puerto de Manta y el Puerto de Esmeraldas – Ecuador. (Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, 2016).

Para este estudio, se consideraron los artículos del 7 al 11 de la Ley Orgánica de Incentivo para asociaciones público – privada, las mismas que aportaron significadamente en el Análisis comparativo entre el Puerto de Manta y el Puerto de Esmeraldas – Ecuador.

2.3.5. Ley Orgánica de Incentivo para Asociaciones Público – Privada.

La Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público - privadas, publicada en Registro Oficial Suplemento 652 de 18-dic.-2015; tiene por objeto establecer incentivos para la ejecución de proyectos bajo la modalidad de asociación público-privada y los lineamientos e institucionalidad para su aplicación. Asimismo, esta Ley establece incentivos específicos para promover en general el financiamiento productivo, la inversión nacional y la inversión extranjera. (Ley Orgánica de Incentivo para asociaciones público – privada, 2015).

Tal y como se menciona en el artículo 11, donde se explica que el proyecto público puede ser propuesto por el sujeto de derecho privado que tenga interés en constituirse en gestor privado. En tal caso, la entidad delegante no está obligada a acoger la iniciativa privada. La delegación y viabilidad del proyecto público será evaluada técnica, económico-financiera y legalmente por la entidad delegante. En caso de que el Comité Interinstitucional haya expedido guías generales o notas técnicas, la entidad delegante se

ajustará a dichos instrumentos en las tareas de evaluación, elaboración del pliego y contrato de gestión delegada.

3. MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. Tipo de estudio

La metodología que se utilizó para esta investigación, es un tipo de estudio cualitativo, donde se analizó el movimiento de carga en puertos concesionados y puertos públicos de Ecuador, respectivamente en los puertos de Manta y Esmeraldas; y a través de este estudio se comparó la carga de cada puerto acorde al modelo de gestión que los manejan; y de tipo explicativo, evaluar las exportaciones e importaciones en cuanto al tipo y total de carga; porcentaje de participación durante la gestión pública – privada.

3.2. Población y Muestra

3.2.1. Población

Para llevar a cabo la siguiente investigación se tomó una población finita accesible, tomando en cuenta dos de los puertos más importantes del Ecuador como son el Puerto Comercial de Manta y el Puerto Comercial de Esmeraldas. Las entrevistas se las realizaron al Ingeniero Samuel Franco (Puerto de Manta) y al Ingeniero Iván Rhor (Puerto de Esmeraldas), con preguntas abiertas que dieron una mejor interpretación y esto permitió la realización de un análisis extenso sobre la información recopilada, dando a conocer la situación actual de los dos puertos en cuestión.

3.2.2. Método

El método que se aplicó en esta investigación, es el inductivo ya que se basa través del análisis de la gestión portuaria entre el Puerto de Manta y el Puerto Esmeraldas, y la síntesis del modelo de gestión pública o privada en la administración del sistema portuario. Por lo tanto, esta investigación requiere la utilización de herramientas que le permitan recolectar información, para poder responder las preguntas o interrogantes planteadas en la investigación.

3.3. Técnicas e Instrumentos

La técnica que se utilizó para la recolección de datos en esta investigación fue la entrevista. Cabe recalcar que, por medio de las entrevista in situs a los actores directos de los puertos de Esmeraldas y Manta que intervienen en la administración pública o privada, se buscó conocer el servicio portuario y el modelo de gestión operativo aplicado en los puertos.

3.4. Análisis de datos

La técnica utilizada en el presente trabajo de investigación fue la entrevista, la cual fue realizada al Ingeniero Iván Rhor (Puerto de Esmeraldas) personalmente para así tener más credibilidad de las respuestas dadas y al Ingeniero Samuel Franco (Puerto de Manta) con quien hubo una comunicación vía correo electrónico por motivo de la pandemia suscitada en el 2020, con preguntas abiertas que nos dieron una mejor interpretación y llegamos a realizar un análisis extenso sobre la información recopilada, dando a conocer la situación actual de los dos puertos en cuestión.

Luego de haber aplicado la técnica de investigación se procede al análisis de resultados de los datos recolectados, así como los adquiridos de las fuentes científicas para ser tratados de una manera objetiva, de tal manera que sean de ayuda para poder realizar la comparación necesaria para esta investigación.

4. CAPÍTULO III

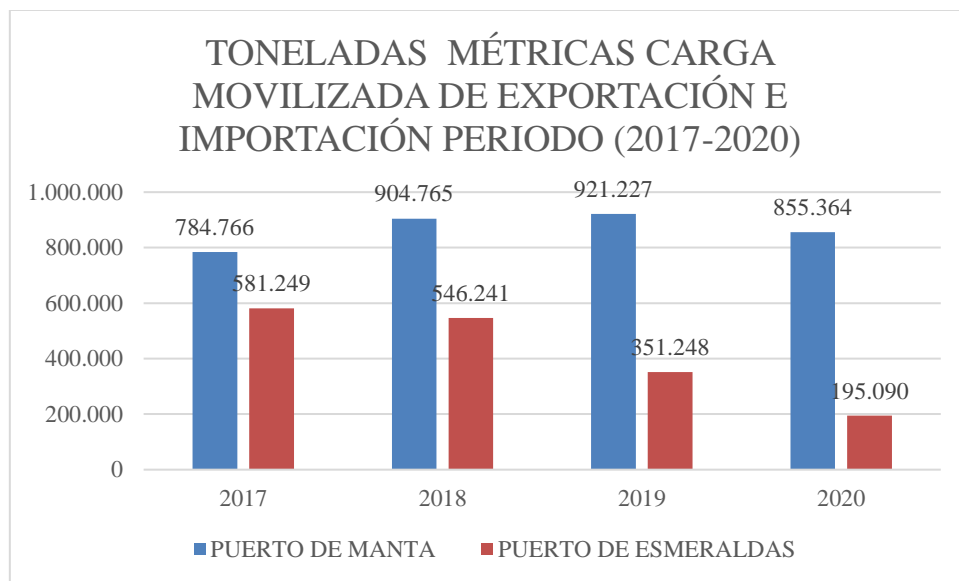
4.1. Análisis de Resultados

En las entrevistas realizadas a los funcionarios de los puertos comerciales de Manta y Esmeraldas se pudo determinar que ambos son puertos multipropósito, reciben todo tipo de carga, con la diferencia que al día de hoy, Esmeraldas no maneja carga contenerizada, la única línea naviera que atracaba en este era MAERKS y desde enero del 2019 esta se fue del puerto, además el puerto comercial de Manta tiene a su disposición un terminal para recibir pasajeros de cruceros, inaugurado el 19 de Octubre de 2018, con un área total de 7.064 m², el mismo que recibía entre 8 a 12 naves por año, sin embargo el puerto de Esmeraldas no cuenta con un terminal especializado para recibir turistas provenientes de cruceros, el último que atracó, fue en febrero del 2014. La parte comercial de APE no realiza ninguna gestión por buscar el arribo de este tipo de naves y esto hace que el Puerto Comercial de Manta haga una clara diferencia con el Puerto Comercial de Esmeraldas.

El Puerto Comercial de Manta al igual que el de Esmeraldas sus tarifas son reguladas por Subsecretaria de Puertos transporte marítimo y fluvial, ente adscrito en el Ministerio de Transportes y Obras Publicas pero la gran diferencia que al estar concesionado el Puerto Comercial de Manta con la empresa ANGUSA tiene precios máximos y mínimos de acuerdo a las tarifas aprobadas por la Subsecretaria de Puertos y este le permite a su equipo comercial o departamento de atención a clientes presentar propuestas en base al costo beneficio de acuerdo al tipo de cliente y al volumen de toneladas métricas que este puede movilizar por el puerto. El puerto Comercial de Esmeraldas no tiene esa flexibilidad en las tarifas portuarias para sus clientes y esto le impide poder hacer ofertas o diferenciaciones según el tipo de clientes, a pesar que hasta el 2016 el Puerto Comercial de Esmeraldas manejaba bandas de precios por servicios portuarios y debidamente aprobados por la Subsecretaria pero lamentablemente en administraciones posteriores cambiaron este tarifario.

En lo que se refiere, al crecimiento o decrecimiento de cargas de importaciones y exportaciones de ambos puertos analizados en el periodo 2017-2020 se evidencio lo siguiente expuesto en el grafico 1.

Grafico 1. Carga Movilizada de importaciones y exportaciones periodo (2017-2020)



Se puede observar que el crecimiento de la carga del Puerto Comercial de Manta fue mayor al de Esmeraldas, en el periodo del 2017-2018 año que comenzó la concesión, tuvo un crecimiento considerable del 15.28%, debido a la pandemia en el periodo 2019-2020 el puerto comercial de Manta tuvo un decrecimiento notable del -7.14% ya que en este tiempo las importaciones y exportaciones en el país eran limitadas debido al COVID-19. A lo que se refiere al Puerto Comercial de Esmeraldas tuvo un decrecimiento marcado desde el año 2017, pero en el periodo 2019-2020 fue algo que trascendental ya que el movimiento de su carga cayó un -77.19% lo cual afecta directamente la economía de este puerto.

Las gestión e inversión en maquinarias e infraestructura en el puerto Comercial de Manta han permitido que las operaciones hayan tenido un buen rendimiento y se haya superado por encima de la meta establecida, ya que los equipos portuarios están operativos en un 95%, dado que ellos tienen la capacidad de poder repararlos de manera inmediata y no pasar por procesos de compras públicas

como el puerto de Esmeraldas, que en algunos casos puede demorar hasta 60 días, esto no puede pasar en un puerto que trabaja 24/7 a la semana ya que afecta en sus operaciones y por ello los clientes escogen otros puertos.

La parte comercial o de búsqueda de clientes del puerto Comercial de Manta, les permite hacer una mejor gestión, estos cuentan con un plan comercial definido hasta el 2025 y son bastantes agresivos para llegar a la meta, mediante acuerdo y convenio donde prima, el costo beneficio y la filosofía de ganar/ganar. El puerto comercial de Esmeraldas cuenta con un plan de captación que se renueva todos los años en el cual se hace un estudio, aunque existan factores que no dependen directamente del puerto de Esmeraldas sino de inversiones, lamentablemente ellos no manejan una independencia de negociación y eso les afecta frente a otros puertos que si pueden negociar y por eso no pueden atraer una línea mejor del puerto de Esmeraldas.

5. DISCUSIÓN

Según Mora (2015) en los análisis de gestión supo manifestar que al Puerto Comercial de Esmeraldas le convendría un modelo híbrido entre Landlord-port y Tool-port dado que el Puerto de Esmeraldas cuenta con experiencia en carga general y contenerizada (el día de hoy el puerto no maneja carga contenerizada) y la carga granel sólida y líquida la puede delegar a la empresa privada. En la actualidad el Puerto Comercial de Manta esta concesionado en los cuatro tipo de carga que maneja al igual que Esmeraldas pero con la diferencia que de acuerdo con los resultados de este estudio el puerto de Manta ha tenido un crecimiento notable a diferencia con el puerto de Esmeraldas que tiene un declive en su carga durante los últimos cuatro años analizados, el puerto de Manta esta concesionado a la empresa ANGUSA, la misma que tiene experiencia en varias terminales del mundo, contra el Puerto Comercial de Esmeraldas que es un ente público el cual no puede competir con tarifas en los servicios portuarios para atraer a los clientes, además que la inversión de parte del estado para este al día de hoy es baja porque no cuenta con los suficientes recursos para potenciar este puerto.

Al momento de hacer un análisis de las ventajas del modelo de gestión que tiene en la actualidad ambos puertos se pueden observar las siguientes diferencias marcadas:

- Inversión
- Infraestructura
- Mayor dinamismo en el plan comercial con un objetivo ambicioso como lo supo manifestar su gerente.
- Servicios
- Mejores tarifas

El puerto de comercial de Esmeraldas ya no maneja carga contenerizada ya que la naviera MAERSK, desistió de sus servicios en el 2019 por lo que este puerto no cuenta con la infraestructura repotenciada y superestructura (equipos portuarios para atender las naves), esto le impide ser un ente atractivo para líneas navieras, al contrario del Puerto Comercial de Manta el cual habla de una inversión de \$177 millones financiados por parte de la inversión extranjera, con un plazo de ejecución de 40 años, el cual va a permitir en un futuro atender naves portacontenedores que no tienen grúas es decir el equipo con sus grúas pórticos el cual atendería las mismas.

El promedio de carga movilizadada entre los dos puertos, expuestos en el análisis de los resultados de las entrevistas realizadas podemos observar que el Puerto Comercial de Esmeraldas en comparación al puerto de Manta, y de acuerdo a la información que proporcionó el gerente de Autoridad Portuaria de Esmeraldas donde manifiesta que tienen un plan comercial, los resultados nos dan a conocer que están siendo poco efectivos y el decrecimiento de la carga es evidente debido a un mal manejo de sus servicios, además de su tarifario que al no ser un puerto concesionado, estos están incapacitados para poder competir con otros puertos del Ecuador para ofrecer mejor tipo de negociación, así mismo como la falta de inversión en su infraestructura para con esto poder llegar de una mejor forma a sus clientes y repotenciar el puerto.

6. CONCLUSIONES

- El Puerto Comercial de Manta con su modelo aplicado que es Landlord-Port tiene al día de hoy equipos operativos que le permiten brindar mejores servicios que el Puerto Comercial de Esmeraldas dado que es manejado por una concesión que le permite invertir y dar mantenimiento a sus equipos actuales además cuenta con un terminal de cruceros el cual no tiene el puerto de Esmeraldas. Sin embargo, el Puerto Comercial de Esmeraldas a pesar de ser multipropósito en el movimiento de carga el modelo que aplica es el de Service-Port donde es el estado quien lo administra y opera el mismo, pero dada las ineficiencias en los recursos del estado y la mala administración este ha perdido clientes durante los últimos cuatro años analizados.
- El Puerto Comercial de Manta ha tenido un crecimiento del 15.28% en el movimiento de su carga ya que al ser un puerto manejado por una entidad privada tiene mayor poder de negociación con los clientes, lo que no puede hacer el Puerto Comercial de Esmeraldas ya que tuvo un decrecimiento marcado desde el año 2017, pero en el periodo 2019-2020 fue algo que trascendental ya que el movimiento de su carga cayó un -77.19% lo cual afecta directamente la economía de este puerto.
- El Puerto Comercial de Manta tiene muchas ventajas al ser un puerto concesionado por temas de una administración más eficiente, además que cuenta con recursos para administrar el mismo, a diferencia del puerto de Esmeraldas.

7. RECOMENDACIONES

- El Puerto de Esmeraldas deberá enfocarse en la administración del mismo para de esta forma captar más clientes, mejorando y aumentando sus servicios.
- Puerto de Esmeraldas debe de ser concesionado caso contrario van a seguir disminuyendo en el movimiento de su carga ya que los otros puertos o terminales públicos al día de hoy están concesionados y cuentan

con varios recursos, los cuales son brindados por estas empresas que los manejan.

- El puerto comercial de Esmeraldas debería tener a su disposición un terminal para recibir cruceros con pasajeros provenientes de otros países con el fin de repotenciar el turismo en la ciudad de Esmeraldas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICOS

- Aguilar, G. (2017). La gestión portuaria en el Ecuador, una realidad nacional. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*.
- Aguilar, G. (2017, Pág. 68). La gestión portuaria en el Ecuador, una realidad nacional. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*.
- Astudillo, S. (2016). *Investigaciones de las Actividades Logística Portuarias de Exportaciones del Puerto de Esmeraldas - Periodo 2010 - 2015*. Guayaquil - Ecuador: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- Bobadilla Falla, J. D. (15 de Agosto de 2018). *Downloads/Dialnet*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6540499.pdf>
- Burkhalter, L. (3 de Julio de 1999). *repositorio.cepal.org*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2205/1/S9910045_es.pdf
- Cantos, S. V. (2009). *Análisis del impacto económico de la concesión del puerto de Manta con respecto al comercio exterior ecuatoriano*. Guayaquil - Ecuador: Escuela Superior Politécnica del Litoral.
- CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR*. (2008). https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-int-text-const.pdf.
- COPCI. (2016). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/COPCI.pdf>.
- Doerr, O. (2018). *Modelo de Gestion y Gobernaza Portuaria*. <http://www.sela.org/media/2303863/8-modelos-de-gestion-portuaria-y-gobernanza.pdf>.
- ERP.COM. (2016). *Cuatro Componentes de un Sistema de Gestión*. <https://www.evaluandoerp.com/cuatro-componentes-sistema-gestion/>.
- Lazo Esteves, K. (Noviembre de 2008). *oceandocs.org*. Obtenido de www.oceandocs.org/bitstream/handle/1834/5449/21002.pdf?sequence=1
- Ley Orgánica de Incentivo para asociaciones público – privada*. (2015). http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2016/10/LEY-ORGANICA-DE-INCENTIVOS-PARA-ASOCIACIONES-PUBLICO-PRIVADAS_.pdf.

- Logística, E. (5 de Junio de 2019). *m.logisticamx.enfasis.com*. Obtenido de <http://m.logisticamx.enfasis.com/notas/3846-la-funcion-logistica-los-puertos>
- Luna Osorio, L. (5 de Septiembre de 2013). *marcotradenews.com*. Obtenido de <http://www.marcotradenews.com/noticias/los-puertos-del-ecuador-18935>
- Maritimo, M. (2018). Los bienes integrantes del dominio portuario y la importancia de su distinción. *Información Marítima de Latino América "Mundo Marítimo"*, <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/los-bienes-integrantes-del-dominio-portuario-y-la-importancia-de-su-distincion>.
- Martinez, A. (2013). *Desarrollo y definición de un modelo de gestión como paso previo para la innovación empresarial*. https://www.aec.es/c/document_library/get_file?uuid=9760bbb8-93ac-4de4-a201-d5470864b3b3&groupId=10128.
- Mora, C. (2015). *Modelo de Gestión Operativa en el Puerto Comercial de Esmeraldas*. Esmeraldas: Pontificia Universidad Católica del Ecuador - Sede Esmeraldas.
- Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador*. (2016). https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_MTOP-SPTM-2016-0060-R_Normas_que_regulan_los_servicios_portuairios_en_el_ecuador_2016.pdf.
- Osorio, L. L. (15 de Septiembre de 2013). *marcotradenews.com*. Obtenido de <http://www.marcotradenews.com/noticias/los-puertos-del-ecuador-18935>
- Pejovés, J. A. (2016). *Comisión Interamericana de puertos*. Obtenido de http://scm.oas.org/doc_public/SPANISH/HIST_16/CIP00P26S02.DOC
- Pejovés, J. A. (24 de 09 de 2018). *Cámara Marítima del Ecuador*. Obtenido de <http://www.camae.org/servicios-portuarios/que-son-los-servicios-portuarios-y-cuales-son-los-modelos-de-gestion-portuaria/>
- Pejovés, J. A. (24 de 09 de 2018). *Cámara Marítima del Ecuador* . Obtenido de <http://www.camae.org/servicios-portuarios/que-son-los-servicios-portuarios-y-cuales-son-los-modelos-de-gestion-portuaria/>
- Pejovés, J. A. (24 de 09 de 2018). *Cámara Marítima del Ecuador* . Obtenido de <http://www.camae.org/servicios-portuarios/que-son-los-servicios-portuarios-y-cuales-son-los-modelos-de-gestion-portuaria/>

- Pejovés, J. A. (24 de 09 de 2018). *Cámara Marítima del Ecuador* . Obtenido de <http://www.camae.org/servicios-portuarios/que-son-los-servicios-portuarios-y-cuales-son-los-modelos-de-gestion-portuaria/>
- RAE. (2019). *Diccionario de la Lengua Española*. <https://dle.rae.es/srv/search/search?w=gestionar>.
- Raffino, M. E. (14 de Marzo de 2019). *concepto.de/gestion/*. Obtenido de <https://concepto.de/gestion/>
- Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador*. (2016). <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2015/05/REGLAMENTO-GENERAL-DE-LA-ACTIVIDAD-PORTUARIA-EN-EL-ECUADOR.pdf>.
- Sala Roca, J., & Laura, A. S. (6 de Marzo de 2014). *ddd.uab.cat/pub/recdoc*. Obtenido de https://ddd.uab.cat/pub/recdoc/2014/126350/Master_de_educacion._Preguntas_y_objetivos_de_investigacion._Orientaciones.pdf
- TIBA. (2019). *Blos Logistica y transporte*. Obtenido de Glosario de términos marítimos: <https://www.tibagroup.com/mx/>

ANEXO 1. Entrevista dirigida al Gerente del Puerto Comercial de Manta
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS

**ENTREVISTA DIRIGIDA AL GERENTE DEL PUERTO COMERCIAL
DE MANTA**

Nombre: Ingeniero Samuel Franco

1. ¿Qué tipo de carga se moviliza dentro del puerto de Manta?
2. ¿El puerto de Manta cuenta con algún servicio portuario por el que se lo diferencie de otros puertos del país?
3. ¿Cuáles y de dónde son los principales clientes del puerto de Manta?
4. ¿Qué tipo de carga ha crecido o decrecido significativamente en el periodo 2017-2020?
5. ¿Se moviliza más la carga de importaciones o la carga de exportaciones?
6. ¿A qué se debe el éxito o fracaso de la entrada o salida de carga del puerto?
7. ¿El puerto de Manta cuenta con algún plan comercial de captación o crecimiento de nuevos clientes?
8. ¿Cuáles fueron los factores analizados para entregar la concesión al grupo chileno Agunsa?
9. ¿Cree usted que la concesión ha sido un factor de beneficio para el puerto de Manta?
10. ¿Las tarifas que maneja el puerto de Manta son más competitivas que las del puerto comercial de Esmeraldas?
11. ¿El incremento de la carga ha estado de acuerdo a las expectativas planteadas?
12. ¿La inversión programada ha sido ejecutada de acuerdo a los plazos programados?
13. ¿Recomendaría usted la concesión del puerto de Esmeraldas?

ANEXO 2. Entrevista dirigida al Jefe de Operaciones del Puerto Comercial de Esmeraldas

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS**

**ENTREVISTA DIRIGIDA AL JEFE DE OPERACIONES DEL PUERTO
COMERCIAL DE ESMERALDAS**

Nombre: Ivan Rhor

1. ¿Qué tipo de carga se moviliza dentro del puerto de Esmeraldas?
2. ¿El puerto de Esmeraldas cuenta con algún servicio portuario por el que se lo diferencie de otros puertos del país?
3. ¿Cuáles y de dónde son los principales clientes del puerto de Esmeraldas?
4. ¿Qué tipo de carga ha crecido o decrecido significativamente en el periodo 2017-2020?
5. ¿Se moviliza más la carga de importaciones o la carga de exportaciones?
6. ¿A qué se debe el éxito o fracaso de la entrada o salida de carga del puerto?
7. ¿El puerto de Esmeraldas cuenta con algún plan comercial de captación o crecimiento de nuevos clientes?
8. ¿Manejan carga contenerizada? Si o no ¿por qué?
9. ¿Por qué han perdido clientes importantes como general motors, adelca, ideal alambrec, entre otros?
10. ¿El estado Ecuatoriano dispone de fondos para modernizar los servicios prestados por este puerto comercial?
11. ¿Cree usted que el puerto comercial de Esmeraldas debe de ser concesionado?

ANEXO 3. Validación de Instrumentos de Investigación

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR(Esmeraldas)										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Medio que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	x		x			x	x		x		
2	x		x			x	x		x		
3	x		x			x	x		x		
4	x		x			x	x		x		
5	x		x			x	x		x		Mejorar redacción
6	x		x			x	x		x		
7	x		x			x	x		x		
8	x		x			x	x		x		
9	x		x			x	x		x		
10	x		x			x	x		x		Mejorar redacción
11	x		x			x	x		x		
12	x		x			x	x		x		
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario									x		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación									x		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia									x		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir									x		
VALIDEZ											
APLICABLE:						NO APLICABLE:					
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:						x					
Validado por:			Francisco Mila								
C.I:			0802472969								
Firma:											
Fecha:			24-6-21								

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR(Manta)										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	x		x			x	x		x		
2	x		x			x	x		x		
3	x		x			x	x		x		
4	x		x			x	x		x		
5	x		x			x	x		x		Mejorar redacción
6	x		x			x	x		x		
7	x		x			x	x		x		
8	x		x			x	x		x		
9	x		x			x	x		x		Mejorar redacción
10	x		x			x	x		x		
11	x		x			x	x		x		
12	x		x			x	x		x		
13	x		x			x	x		x		
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario									x		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación									x		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia									x		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir									x		
VALIDEZ											
APLICABLE:						NO APLICABLE:					
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:						x					
Validado por:			Francisco Mila								
C.I.:			0802472969								
Firma:											
Fecha:			24-6-21								

ANEXO 4. Operacionalización de las variables

TEMA	VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	SUBDIMENSIONES	INDICADORES	TECNICAS	FUENTES DE INFORMACION
Análisis comparado del movimiento de carga en puertos concesionados y puertos públicos de Ecuador: Casos Manta y Esmeraldas	Gestión Portuaria Publica	Servicios portuarios prestados por la autoridad portuaria la cual actúa por cuenta del gobierno nacional y de la comunidad local.	<ul style="list-style-type: none"> Revisar la página de los puertos de Manta y Esmeraldas Leer las leyes portuarias actuales Recolección de datos de ambos puertos. Elaboración de conclusiones 	Servicios Portuarios	Servicios Portuarios Públicos	<ul style="list-style-type: none"> Estiba, desestiba Remolque Practicaje Trinca y destrinca Almacenaje Embalaje Carga y descarga 	<ul style="list-style-type: none"> entrevistas 	<ul style="list-style-type: none"> Gerente APE Gerente APM Funcionarios de los puertos de Manta y Esmeraldas.
					Servicios Portuarios Privados			
	Gestión Portuaria Privada	Servicios portuarios prestados por empresas privadas, el puerto puede estar dividido y segmentado en terminales independientes; cada operador se encarga de la inversión y mantenimiento de la infraestructura y equipamiento.		Exportaciones	Puerto Publico	<ul style="list-style-type: none"> Total de carga Porcentaje del tipo de carga 	<ul style="list-style-type: none"> entrevistas 	
					Puerto Privado			
				Importaciones	Puerto Público			
					Puerto Privado			
	Movimiento de Carga	Puerto Publico		<ul style="list-style-type: none"> Ventajas Desventajas Crecimiento decrecimiento 	<ul style="list-style-type: none"> entrevistas 			
		Puerto Privado						