



ECONOMÍA DE LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA

Guayaquil, 28 de agosto de 2024.- Grupo Spurrier, empresa líder en análisis económico, presentó la actualización del estudio económico de la concesión del Terminal Portuario de Manta (TPM) luego del anuncio de renegociación realizado por TPM y el gobierno en julio de 2024.

Antecedentes

En diciembre 2016, Autoridad Portuaria de Manta (APM) adjudicó a Agunsa el concurso público para el diseño, financiamiento, ejecución de obras adicionales, equipamiento, operación y mantenimiento del Terminal Internacional de Manta a través de la empresa ecuatoriana TERMINAL PORTUARIO DE MANTA S.A. (TPM). Se trató de una iniciativa privada para el Puerto de Manta, denominada *Proyecto De Modernización Del Puerto De Manta* al amparo de lo que dispone el Art. 6 del Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada. Agunsa es la empresa inversionista, una firma chilena que se comprometió a invertir \$177,3 millones en la modernización y nuevas obras en los muelles internacionales de la terminal en la provincia de Manabí.

En julio de 2024 Agunsa y el gobierno anunciaron un acuerdo de renegociación del Proyecto Portuario lo que marca un significativo avance en la relación entre el Gestor delegado y el Estado Ecuatoriano. La efectiva administración del Gestor Privado ha permitido estructurar un acuerdo que no solo fortalece los ingresos de la Autoridad Portuaria de Manta, sino que también optimiza la participación del Estado en los recursos generados, y que a su vez permite mantener el equilibrio económico del Proyecto.

¿Qué cambió?

Las condiciones originales de la concesión de TPM eran muy beneficiosas para el Estado que, durante los 40 años de concesión, iba a participar con \$543,7 millones por regalías, impuestos, servicios públicos e inversión que quedará para el Estado al finalizar la concesión. Por otro lado, la empresa concesionaria generaría rentas netas a su favor por \$146,3 millones. Esto significa que la participación del Estado en los beneficios de la concesión era de 79% del total, mientras que la concesionaria participaría del 21%.

Las nuevas condiciones permitirán elevar la participación del Estado en los ingresos a \$644 millones, incremento de 19%. Este ajuste significa que la participación del Estado en los beneficios de la concesión será de 83% del total, mientras que la concesionaria participará con el 17%.

Los principales cambios en el proyecto incluyen un aumento del canon total al 7,5% sobre los ingresos, generando \$148 millones, un incremento del 95%. Las contribuciones a



entidades estatales, como la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial y el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, aumentarán un 12% a \$57,9 millones, fortaleciendo infraestructuras y servicios. También se proyecta un incremento del 42% en el Impuesto a la Renta, alcanzando \$57,3 millones.

Para maximizar las rentas estatales y mantener el equilibrio económico del Proyecto, se ajustó la tarifa de uso de canal a niveles de mercado, alineando al puerto con otros del país y asegurando su competitividad y sostenibilidad financiera. Los compromisos de inversión serán revertidos al Estado al finalizar la concesión. Esta renegociación es un ejemplo de gestión privada eficiente y compromiso con el desarrollo nacional, demostrando mejoras tangibles para la economía y el bienestar del país.

Tabla 1: Principales cambios por renegociación de concesión Puerto de Manta.

	Antes	Luego de renegociación	Variación
Canon total	\$76,0	\$148	95%
Contribuciones al Estado	\$51,7	\$57,9	12%
Impuesto a la renta	\$40,3	\$57,3	42%
Participación del Estado en \$	\$543,8	\$644,5	19%
Participación del Estado en %	79%	83%	4,4%
Participación de la concesión	21%	17%	-4,4%

Fuente: TPM
Elaboración: Grupo Spurrier

¿Cuál es el tamaño proyectado de la operación de TPM?

La proyección de carga de **TPM** considera que este puerto tendrá un papel cada vez más importante en el comercio internacional y la economía de Ecuador. Para aprovechar este potencial, **TPM** continúa invirtiendo en infraestructura y servicios para mejorar su competitividad.

Entre 2016, último año de la administración de Autoridad Portuaria de Manta, y 2023, la carga total creció en 79% alcanzando un total de 1.113.362 de toneladas. El movimiento de carga en el Puerto de Manta se ha recuperado de la caída causada por la pandemia de Covid 19 y supera el nivel de 2019. **TPM** proyecta una expansión constante hasta llegar a 2.913.249 de toneladas en 2056.

¿Cuáles son las inversiones realizadas y cuánto se proyecta invertir?

TPM estima que durante los 40 años de concesión realizará una inversión de capital por \$366 millones (están excluidas las inversiones en mantenimiento que alcanzarán \$41,7 millones). A 2023, las inversiones de capital ya realizadas alcanzan \$57,5 millones.



La inversión más fuerte se planifica para la **segunda etapa**, \$233 millones para la construcción de un nuevo delantal para el muelle 2 de 300 metros de largo por 35,5 de ancho, capaz de permitir la operación de 2 grúas tipo Gantry (STS). Además, el dragado del canal de acceso a 14,5 metros en marea baja.

¿Cuál es el impacto logístico?

Entre 2017 y 2023 se produjo un aumento considerable en la cantidad de buques que atracaron en puerto de Manta, de 616 a 742, incremento de 20,5%. Este aumento refleja la dinámica cambiante de la industria del transporte marítimo, con adaptaciones notables a las cambiantes demandas y preferencias del mercado.

Considerando solamente los buques mercantes, se obtiene una expansión de 22,2% entre 2017 y 2023 para alcanzar un total de 209 embarcaciones. La conectividad del Puerto de Manta ha mejorado significativamente desde que empezó la operación de **TPM**. En la actualidad los puertos con los que existe la mayor conectividad con Puerto de Manta son: Callao (Perú), Kwangyang (Corea del Sur), Shanghai (China), Pyengtaek (Corea del Sur) y San Antonio (Chile). En este indicador se incluyen solamente los buques mercantes, es decir, están excluidos los buques pesqueros.

¿Cuál es el impacto fiscal?

El total de ingresos generados por la concesión de TPM por concepto regalías y contribuciones alcanzaría \$205,9 millones durante toda la vida de la concesión. El rubro que más ingresos le generará al Estado en esta categoría será el canon (\$148,0 millones), seguido por contribución Subsecretaría de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial-SPTMF (\$41,2 millones) y regalías SENAE (\$16,7 millones).

Tabla 2: Valor total de las regalías y contribuciones **TPM**, en millones de \$.

	Valor total
Canon	\$148,0
Contribución SPTMF	\$41,2
Regalías SENAE	\$16,7
TOTAL	\$205,9

Fuente: **TPM**
Elaboración: Grupo Spurrier

Adicionalmente, el total de Impuesto a la Renta causado por la concesión de TPM alcanzaría \$57,3 millones durante toda la vida de la concesión.

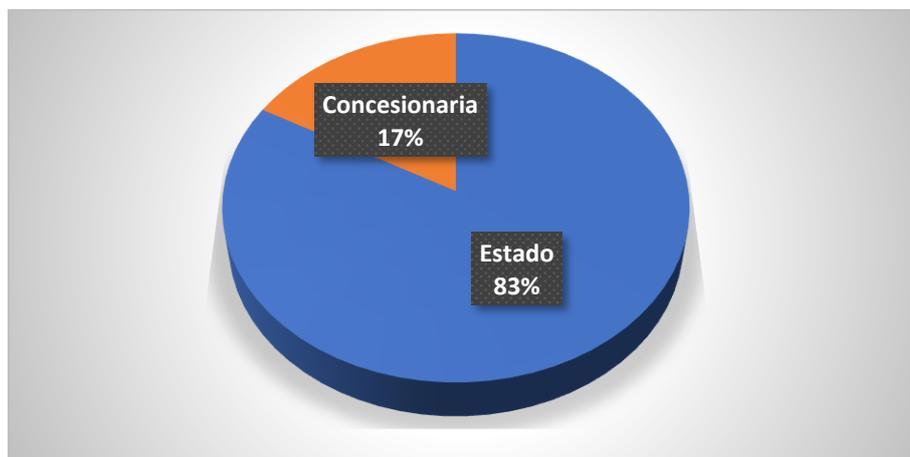
El total del aporte al Estado como resultado de la concesión de TPM alcanzaría \$644,5 millones durante toda la vida de la concesión, de los cuales el 56,9% corresponden a la inversión realizada que queda para el Estado cuando finaliza la concesión (\$366,5 millones),



31,9% en regalías y contribuciones (\$205,9 millones), Impuesto a la Renta con 8,9% (\$57,3 m) y otros rubros pagados al Estado con 2,3% (\$14,8 millones).

Durante los 40 años de concesión, el Estado participará con \$644,5 millones por diferentes conceptos como resultado de la concesión de TPM (regalías, impuestos, servicios públicos e inversión que quedará para el Estado al finalizar la concesión). Por otro lado, la empresa concesionaria generará rentas netas a su favor por \$130,2 millones. Esto significa que la participación del Estado en los beneficios de la concesión es de 83% del total, mientras que la concesionaria participará del 17%.

Ilustración 1: Participación del Estado y de la concesionaria en los ingresos netos.



Fuente: TPM
Elaboración: Grupo Spurrier

¿Cuál es el impacto social?

El total remuneraciones generadas por la concesión de TPM alcanzaría \$337,4 millones durante toda la vida de la concesión.

En 2023, el pago de salarios ascendió a \$3,4 millones. A este valor hay que sumar la participación de trabajadores por \$664 mil, alcanzado un total de \$4,1 millones para los trabajadores. Los salarios pagados por TPM a sus empleados operativos y administrativos crecerán durante los años de la concesión. En el último año de concesión, en el 2056, el valor de remuneraciones, incluyendo participación de trabajadores sobre las utilidades, alcanzaría \$15,8 millones.

¿Cuál es el impacto económico?

Para la medición del impacto económico se utilizó la metodología de matriz insumo-producto. Esta metodología se emplea para analizar la estructura y las interconexiones de una economía. Su función principal es proporcionar una representación cuantitativa de la relación



entre los sectores de una economía, tanto en términos de producción como de consumo. Estas matrices son especialmente útiles para entender cómo se interrelacionan los diferentes sectores de una economía y cómo los cambios en la demanda o la producción de un sector afectan a otros sectores. Los resultados son los siguientes:

- La operación del **TPM** justifica la existencia de 1.604 plazas desglosadas de la siguiente manera: **1.284 empleos directos** y 320 empleos indirectos.
- La operación del **TPM** impulsa el pago de remuneraciones en toda la economía por \$4,7 millones por año (Incluye salarios, bonificaciones y repartición del 15% de utilidades para trabajadores): \$3,2 millones en remuneraciones directas en el sector de transporte y almacenamiento y \$1,5 millones en remuneraciones indirectas en el resto de los sectores de la economía.
- La operación de **TPM** impulsa en la actualidad ventas en toda la economía por \$31 millones: \$22,8 millones en el sector de transporte y almacenamiento y \$8,2 millones en el resto de los sectores de la economía.
- La operación de **TPM** impulsa las compras a proveedores (consumo intermedio¹) en toda la economía en \$13,4 millones por año: \$10,1 millones en el sector de transporte y almacenamiento y \$3,2 millones en el resto de los sectores.
- El valor agregado por la cadena productiva relacionada con **TPM** alcanza \$17,7 millones: \$12,7 millones en el sector de transporte y almacenamiento y \$5,0 millones en el resto de los sectores.

Para leer el informe completo descargar aquí:



Información de contacto:

WhatsApp: (593) 99-2226-414

E-mail: info@grupospurrier.com

Website: www.grupospurrier.com

¹Consumo Intermedio corresponde al valor de los bienes y servicios utilizados como insumos para obtener los productos finales de **TPM**.