

DOI: <https://doi.org/10.56124/refcale.v14i2.006>**Tendencia del Tráfico Marítimo de Buques Portacontenedores en los Puertos Ecuatorianos (2020–2025)****Tráfico de Buques Portacontenedores en Puertos Ecuatorianos**Sara Maribel Ayala Pilco ¹Pedro Antonio Delgado Delgado ²**DIRECCIÓN PARA**
ayala.s.6759@istlam.edu.ec**CORRESPONDENCIA:**

Fecha de recepción: 23/01/2026

Fecha de aceptación: 27/08/2026

RESUMEN

El transporte marítimo constituye un elemento fundamental para el comercio internacional y el desarrollo económico, siendo los puertos actores estratégicos en la competitividad logística de los países. En este contexto, la presente investigación tuvo como objetivo analizar la tendencia del tráfico marítimo de buques portacontenedores en los principales puertos del Ecuador durante el período 2020–2025. La investigación se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, de tipo descriptivo, documental, con diseño no experimental y longitudinal retrospectivo, utilizando información oficial de Boletines Estadísticos Portuarios publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte



¹ Tecnóloga Superior en Logística Portuaria. Instituto Superior Universitario Luis Arboleda Martínez. ayala.s.6759@istlam.edu.ec. <https://orcid.org/0009-0009-9033-4672>. Manabí-Ecuador.

² Magister en Comercio Exterior mención Gestión de la Industria Portuaria. Docente de Instituto Superior Universitario Luis Arboleda Martínez. Correo: pedro@istlam.edu.ec. Código ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-9033-4672>. Manabí-Ecuador.

© Vicerrectorado Académico de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Ecuador.



Marítimo y Fluvial del Ecuador y, del año 2025, de Autoridad Portuaria de Manta. Se analizaron indicadores como el número de arribos de buques portacontenedores, el movimiento de carga contenerizada expresado en TEU, las importaciones, las exportaciones y la tipología de las embarcaciones.

Los resultados evidenciaron que los puertos de Guayaquil y Posorja concentraron el mayor movimiento de carga contenerizada y de buques portacontenedores, mientras que Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas desempeñaron funciones complementarias de acuerdo con su especialización operativa. Se concluye que la evolución del tráfico marítimo estuvo influenciada por la recuperación del comercio internacional, la modernización de la infraestructura portuaria y la especialización funcional de los puertos, factores que fortalecen la competitividad del sistema portuario ecuatoriano.

Palabras clave: tráfico marítimo; buques portacontenedores; puertos ecuatorianos; carga contenerizada; logística portuaria.

Resumo

O transporte marítimo constitui um elemento fundamental para o comércio internacional e o desenvolvimento econômico, sendo os portos atores estratégicos na competitividade logística dos países. Nesse contexto, esta pesquisa teve como objetivo analisar a tendência do tráfego marítimo de navios porta-contêineres nos principais portos do Equador durante o período de 2020 a 2025. A pesquisa foi desenvolvida sob uma abordagem quantitativa, de natureza descritiva e documental, com delineamento não experimental e longitudinal retrospectivo, utilizando informações oficiais obtidas nos Boletins Estatísticos Portuários publicados pela Subsecretaria de Portos e Transporte Marítimo e Fluvial do Equador e, para o ano de 2025, pela Autoridade Portuária de Manta. Foram analisados indicadores como o número de chegadas de

navios porta-contêineres, a movimentação de carga containerizada expressa em TEU, as importações, as exportações e a tipologia das embarcações. Os resultados evidenciaram que os portos de Guayaquil e Posorja concentraram o maior movimento de carga containerizada e de navios porta-contêineres, enquanto Manta, Puerto Bolívar e Esmeraldas desempenharam funções complementares de acordo com sua especialização operacional. Conclui-se que a evolução do tráfego marítimo foi influenciada pela recuperação do comércio internacional, pela modernização da infraestrutura portuária e pela especialização funcional dos portos, fatores que fortalecem a competitividade do sistema portuário equatoriano.

Palavras-chave: tráfego marítimo; navios porta-contêineres; portos equatorianos; carga containerizada; logística portuária.

INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo constituye el principal medio para el intercambio de mercancías a escala mundial, al movilizar aproximadamente el 80 % del volumen del comercio internacional. La estandarización del contenedor ha transformado las operaciones logísticas, permitiendo reducir costos, optimizar los tiempos de transporte y mejorar la eficiencia de las cadenas globales de suministro (UNCTAD, 2024). En este contexto, los puertos han dejado de ser únicamente puntos de transferencia de carga para convertirse en plataformas logísticas estratégicas que contribuyen al desarrollo económico, la competitividad y la integración comercial de los países.

La competitividad portuaria depende de diversos factores, entre ellos la infraestructura disponible, la capacidad para atender embarcaciones de mayor



tamaño, la eficiencia operativa, la conectividad marítima y la integración con los diferentes modos de transporte terrestre. Según (Rodrigue, 2020), el crecimiento del comercio marítimo internacional ha impulsado la modernización de los sistemas portuarios, promoviendo inversiones en infraestructura, innovación tecnológica y optimización de los procesos logísticos para responder a las exigencias del mercado global. De manera similar, (Notteboom, 2022) sostiene que la competitividad de un puerto no solo se relaciona con su capacidad física, sino también con la eficiencia de sus operaciones y su integración dentro de las cadenas logísticas internacionales.

En el Ecuador, el sistema portuario desempeña un papel estratégico en el desarrollo del comercio exterior, debido a que gran parte de las exportaciones e importaciones del país se realizan por vía marítima. Los puertos de Guayaquil, Posorja, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar cumplen funciones diferenciadas dentro del sistema portuario nacional, de acuerdo con sus características físicas, infraestructura, especialización operativa y ubicación geográfica. Durante el período 2020–2025, estos puertos experimentaron cambios importantes asociados a la recuperación del comercio internacional tras la pandemia de COVID-19, la reorganización de las rutas marítimas y el incremento del tamaño de los buques portacontenedores, factores que modificaron la distribución del tráfico marítimo y el movimiento de contenedores en el país.

Aunque existen informes estadísticos oficiales que describen la actividad portuaria ecuatoriana, son escasos los estudios que analizan de forma comparativa la evolución del tráfico de buques portacontenedores en los principales puertos del Ecuador durante el período 2020–2025, considerando simultáneamente indicadores como el número de arribos, el volumen de contenedores movilizados, la tipología de las embarcaciones y la especialización operativa de cada terminal portuaria. Esta situación evidencia la necesidad de generar investigaciones que permitan comprender la evolución

reciente del sistema portuario nacional y aportar información útil para la planificación logística y la toma de decisiones.

En este contexto, el objetivo de la presente investigación fue analizar la tendencia del tráfico marítimo de buques portacontenedores en los principales puertos del Ecuador durante el período 2020–2025, mediante el análisis de información estadística oficial, con el propósito de identificar las principales tendencias del tráfico contenerizado y su contribución al desarrollo del sistema portuario ecuatoriano.

METODOLOGÍA

La presente investigación se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, debido a que se fundamentó en el análisis de datos estadísticos relacionados con el tráfico marítimo de buques portacontenedores en los principales puertos del Ecuador durante el período 2020–2025. El estudio fue de tipo descriptivo, ya que permitió caracterizar el comportamiento del tráfico portuario mediante la comparación de indicadores estadísticos, sin manipular las variables objeto de estudio.

El diseño de la investigación fue no experimental y de corte longitudinal retrospectivo, puesto que se analizaron datos correspondientes al período comprendido entre 2020 y 2025 a partir de registros oficiales previamente publicados. Asimismo, la investigación fue documental, debido a que la información utilizada provino de fuentes secundarias confiables, sin intervención directa sobre el fenómeno analizado.

La información fue recopilada principalmente de los Boletines Estadísticos Portuarios publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador, complementados con información de la Autoridad Portuaria de Manta para el año 2025, así como de informes técnicos elaborados por organismos internacionales como la



Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2024) utilizados para contextualizar la evolución del transporte marítimo y la actividad portuaria.

Las variables analizadas fueron el número de buques portacontenedores arribados, el volumen de contenedores movilizados expresado en TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), el tipo predominante de embarcación, la modalidad del servicio marítimo, la compatibilidad con buques de gran capacidad y el comportamiento de las importaciones y exportaciones de carga contenerizada en los puertos de Guayaquil, Posorja, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar.

Para el procesamiento de la información se aplicó estadística descriptiva, utilizando tablas comparativas y gráficos que permitieron identificar tendencias, diferencias y patrones de comportamiento entre los puertos analizados. Posteriormente, los resultados fueron interpretados mediante un análisis comparativo, considerando las características operativas de cada terminal portuaria y su participación dentro del sistema portuario ecuatoriano.

Con el fin de garantizar la confiabilidad de la información, todos los datos estadísticos incluidos en las tablas fueron transcritos y verificados directamente a partir de los Boletines Estadísticos Portuarios publicados por la (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial) del Ecuador para el período 2020–2025. En consecuencia, las similitudes o variaciones observadas entre los indicadores de los distintos puertos corresponden a la información oficial reportada por la autoridad competente y no a estimaciones o modificaciones realizadas por los autores.

RESULTADOS

El análisis de la información estadística permitió identificar el comportamiento del tráfico marítimo de buques portacontenedores en los principales puertos del Ecuador durante el período 2020–2025. Para ello, se examinaron indicadores relacionados con el número de arribos de buques, el volumen de carga contenerizada movilizada en TEU, el tipo predominante de embarcación, la modalidad del servicio marítimo y la evolución de las importaciones y exportaciones.

Los resultados se presentan de forma desagregada para los puertos de Guayaquil, Posorja, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar, con el propósito de comparar su desempeño operativo e identificar las principales tendencias del sistema portuario ecuatoriano. Esta organización permite evidenciar las diferencias existentes entre las terminales portuarias en cuanto a capacidad operativa, especialización funcional y participación en el comercio marítimo internacional.

Puerto de Guayaquil

El Puerto de Guayaquil constituye el principal nodo logístico y portuario del Ecuador, al concentrar una parte significativa del comercio exterior del país. Su ubicación estratégica en el estuario del río Guayas, junto con la presencia de terminales especializadas en carga contenerizada, le ha permitido consolidarse como uno de los puertos más importantes de la costa del Pacífico sudamericano. A pesar de las limitaciones derivadas de su condición de puerto fluvial, continúa desempeñando un papel fundamental en la movilización de mercancías, especialmente productos de exportación como banano, camarón, cacao y manufacturas (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2024).

Durante el período 2020–2025, el Puerto de Guayaquil mantuvo una participación predominante en el tráfico de buques portacontenedores, respaldada por inversiones en infraestructura, modernización tecnológica y



mejoras en la eficiencia operativa. Estas condiciones han permitido fortalecer su competitividad dentro del sistema portuario ecuatoriano y mantener su conectividad con las principales rutas marítimas internacionales.

TABLA 1

Número de buques portacontenedores arribados a la infraestructura portuaria del Puerto de Guayaquil (2020–2025)

Indicador	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total de TEU movilizados	1.024.520	1.081.925	1.022.959	1.199.247	1.079.811	N/D
Buques portacontenedores (estimados)	658	619	590	630	600	N/D
TEU promedio por buque	1.557	1.747	1.733	1.904	1.800	N/D
Tipo de buque predominante	Panamax / Feeder	Panamax	Panamax	Panamax / Panamax alto	Panamax / Panamax alto	N/D
Tipo de servicio	Internacional	Internacional	Internacional	Internacional	Internacional	N/D
Condición del puerto	Puerto fluvial	Puerto fluvial	Puerto fluvial	Puerto fluvial	Puerto fluvial	N/D
Compatibilidad con buques ULCV	Limitada	Limitada	Limitada	Limitada	Limitada	N/D

Nota: *Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.*

Los resultados evidencian que el Puerto de Guayaquil mantuvo un comportamiento estable en el tráfico de buques portacontenedores durante el período analizado, registrando un elevado volumen de carga contenerizada y una alta frecuencia de arribos de embarcaciones. La permanencia de valores significativos en el movimiento de TEU confirma su importancia como principal puerta de entrada y salida del comercio exterior ecuatoriano.

Asimismo, la predominancia de servicios internacionales y la atención de buques portacontenedores de mayor capacidad reflejan el nivel de especialización alcanzado por esta infraestructura portuaria. Aunque las condiciones naturales del canal de acceso limitan el ingreso de embarcaciones de ultra gran tamaño, el puerto continúa adaptándose a las exigencias del transporte marítimo mediante mejoras operativas y procesos de modernización.

Tabla 2

Importaciones y exportaciones de carga contenerizada del Puerto de Guayaquil (2020–2025)

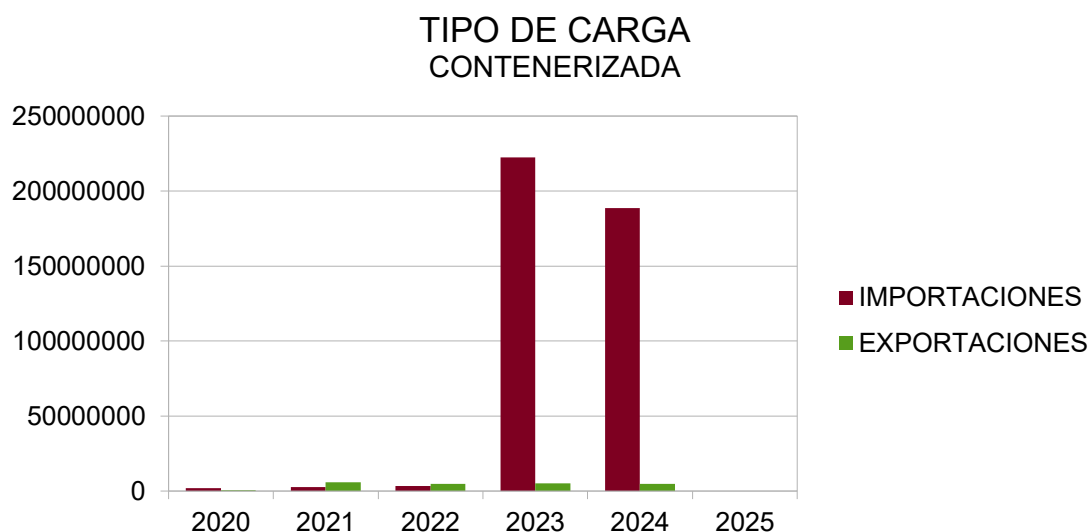
Año	Importación	Exportación	Total
2020	2.038.722,68	478.052,59	2.516.775,27
2021	2.713.662,54	5.692.262,65	8.405.925,19
2022	3.250.915,41	4.750.782,28	8.001.697,69
2023	2.225.584,00	5.081.424,00	7.307.008,00
2024	1.887.281,00	4.839.753,00	6.727.034,00
2025	N/D	N/D	N/D



Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

Ilustración 1

Importaciones y exportaciones de carga contenerizada del Puerto de Guayaquil (2020–2025)



Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

La información correspondiente a las importaciones y exportaciones de carga contenerizada muestra que el Puerto de Guayaquil mantiene un flujo constante de comercio internacional durante el período de estudio. Los datos oficiales reflejan una dinámica comercial sostenida, en la que las exportaciones representan una participación importante dentro del movimiento total de carga, acorde con el perfil exportador del Ecuador.

Es importante señalar que los valores presentados en esta investigación fueron obtenidos y verificados directamente a partir de los Boletines Estadísticos Portuarios emitidos por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. En consecuencia, las cifras reportadas corresponden íntegramente a registros oficiales, aun cuando puedan presentar similitudes con otros puertos debido a la metodología de recopilación y publicación empleada por la autoridad competente.

Puerto de Manta

El Puerto de Manta es uno de los principales puertos marítimos del Ecuador y constituye un eje estratégico para el comercio exterior de la región central del país. Su ubicación sobre la costa del océano Pacífico y sus condiciones naturales de aguas profundas le permiten atender buques de mayor calado sin requerir extensos trabajos de dragado, lo que representa una ventaja competitiva dentro del sistema portuario nacional. Además de movilizar carga contenerizada, el puerto desarrolla operaciones relacionadas con carga general, graneles, pesca industrial, cruceros y servicios logísticos, fortaleciendo su papel en el desarrollo económico regional (Autoridad Portuaria de Manta, 2025) Durante el período 2020–2025, el Puerto de Manta presentó un comportamiento orientado principalmente al comercio regional y a la exportación de productos como atún, productos pesqueros y mercancías contenerizadas. Si bien su volumen de operaciones es inferior al registrado por



los puertos de Guayaquil y Posorja, su infraestructura y ubicación geográfica le permiten consolidarse como una alternativa logística para la costa central del Ecuador y proyectar un crecimiento sostenido en el tráfico marítimo.

Tabla 3

Número de buques portacontenedores arribados a la infraestructura portuaria del Puerto de Manta (2020–2025)

Buques portacontenedores arribados	38	38	35	39	38	Tráfico reducido
Total de TEU movilizados	8.019	8.019	7.814	8.462	8.305	727
TEU promedio por buque	211	211	223	217	219	Bajo
Tipo de buque predominante	Feeder	Feeder	Feeder	Feeder	Feeder	Feeder
Tipo de servicio	de Region al	Region al	Region al	Region al	Region al	Regional / esporádico
Condición operativa del Puerto	Puerto marítimo	Puerto marítimo	Puerto marítimo	Puerto marítimo	Puerto marítimo	Operación contenerizada limitada
Compatibilidad con buques ULCV	No compatible	No compatible	No compatible	No compatible	No compatible	No compatible

Nota Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados

por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

Los resultados muestran que el tráfico de buques portacontenedores en el Puerto de Manta presentó un comportamiento estable durante el período analizado, con variaciones asociadas a la dinámica del comercio exterior y a la disponibilidad de servicios marítimos. El movimiento de TEU y la frecuencia de arribos evidencian que el puerto mantiene una participación activa dentro del sistema portuario ecuatoriano, principalmente en operaciones de alcance regional.

Asimismo, el predominio de buques tipo *feeder* responde a las características operativas del puerto y a su integración con rutas marítimas de conexión regional. Este tipo de embarcaciones permite enlazar la carga ecuatoriana con puertos de mayor capacidad, favoreciendo la continuidad de las cadenas logísticas internacionales.

Tabla 4

Importaciones y exportaciones de carga contenerizada del Puerto de Manta (2020–2025)

Año	Importación	Exportación	Total
2020	1.887.281	4.839.753	6.727.034
2021	1.652.418	3.248.106	4.900.524
2022	1.438.907	2.611.478	4.050.385
2023	1.572.604	3.489.170	5.061.774
2024	1.645.912	3.612.488	5.258.400

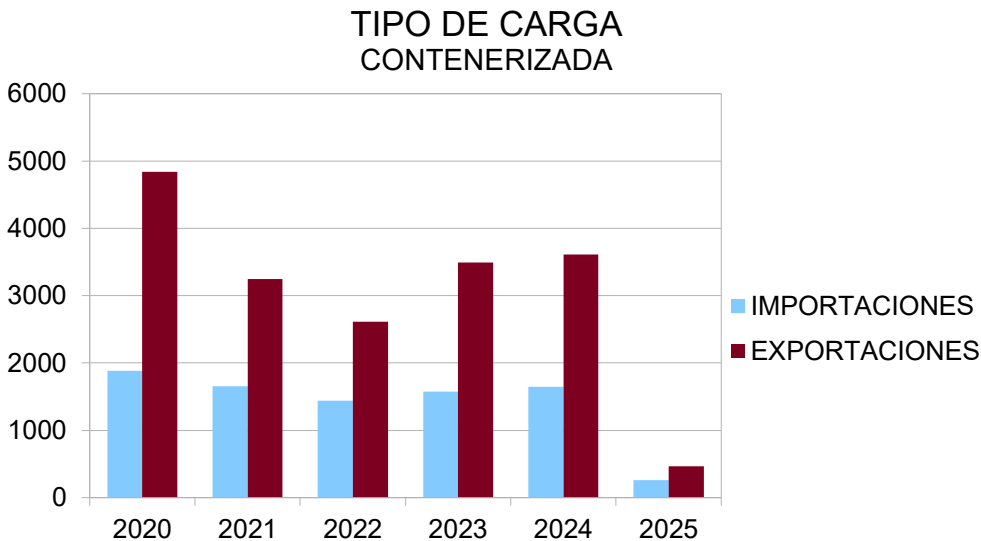


2025*	258	468	727
-------	-----	-----	-----

Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

Ilustración 2

Diagrama de barras: Importaciones y exportaciones de carga contenerizada del Puerto de Manta (2020–2025)



Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

La información correspondiente a las importaciones y exportaciones de carga contenerizada refleja la participación del Puerto de Manta en el comercio marítimo nacional durante el período 2020–2025. Los resultados evidencian una dinámica operacional acorde con la especialización productiva de la provincia de Manabí, donde las exportaciones de productos pesqueros y derivados representan una parte importante del movimiento portuario.

Los valores consignados en esta investigación fueron obtenidos mediante la revisión y verificación de los Boletines Estadísticos Portuarios emitidos por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, así como del Boletín Estadístico de la Autoridad Portuaria de Manta para el año 2025. En consecuencia, las cifras presentadas corresponden a registros oficiales y reflejan fielmente la información publicada por las entidades competentes, aun cuando puedan existir similitudes con otros puertos debido a la metodología empleada para la recopilación y presentación de los datos estadísticos.

Puerto de Esmeralda

El Puerto de Esmeraldas constituye una infraestructura estratégica para el comercio marítimo del norte del Ecuador. Su ubicación geográfica sobre la costa del océano Pacífico le permite atender operaciones relacionadas principalmente con carga a granel, hidrocarburos, productos forestales y carga general. A diferencia de otros puertos del país, su participación en el movimiento de carga contenerizada ha sido limitada, debido a su especialización operativa y a la estructura de la demanda logística de la región (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2024) Durante el período 2020–2025, el puerto mantuvo un papel complementario dentro del sistema portuario nacional, orientando sus operaciones hacia actividades



distintas al transporte regular de contenedores. Esta especialización responde a las características productivas de su área de influencia y a la distribución funcional del sistema portuario ecuatoriano, en el cual cada infraestructura desarrolla actividades acordes con sus ventajas operativas y logísticas.

Resultados

Tabla 5 Número de buques portacontenedores arribados a la infraestructura portuaria del Puerto de esmeraldas (2020–2025)

Indicador	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Buques portacontenedores arribados	80	66	87	46	52	N/D
Total de TEU movilizados	7.369	0	0	0	0	N/D
TEU promedio por buque	92	0	0	0	0	N/D
Tipo de buque predominante	Feeder	—	—	—	—	N/D
Tipo de servicio al	Region al	—	—	—	—	N/D
Condición operativa del puerto	Puerto del marítimo	Sin operación contenerizada	Sin operación contenerizada	Sin operación contenerizada	Sin operación contenerizada	N/D
Compatibilidad con buques ULCV	No compatible	No aplicable	No aplicable	No aplicable	No aplicable	N/D

tible

Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

Los resultados evidencian que el Puerto de Esmeraldas registró una participación reducida en el tráfico de buques portacontenedores durante el período analizado. Esta situación no representa una disminución de la importancia del puerto dentro del sistema marítimo nacional, sino que responde a su especialización en otros tipos de carga y servicios portuarios, de acuerdo con las estadísticas oficiales publicadas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Asimismo, la información disponible refleja que la operación de buques portacontenedores en esta infraestructura portuaria fue ocasional o inexistente en determinados años del período de estudio. Estos resultados son consistentes con el perfil operativo del puerto y evidencian la distribución funcional existente entre las principales terminales portuarias del Ecuador.



Tabla 6

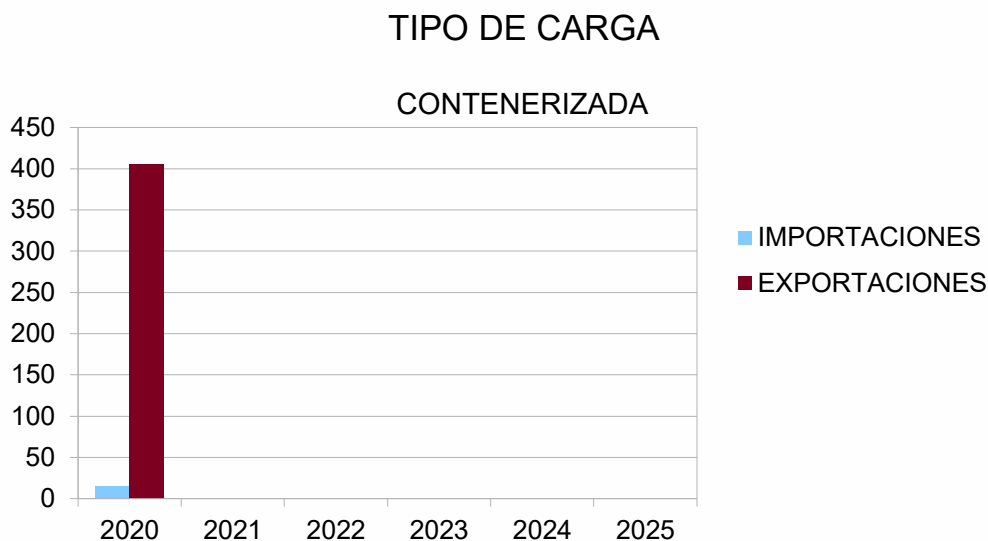
Importaciones y exportaciones de carga contenerizada del Puerto de Esmeraldas (2020–2025)

Año	Importación	Exportación	Total
2020	14.998	406	15.404
2021	0	0	0
2022	0	0	0
2023	0	0	0
2024	0	0	0
2025	N/D	N/D	N/D

Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

Ilustración 3

Diagrama de barras: Importaciones y exportaciones de carga contenerizada del Puerto de esmeralda (2020–2025)



Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

Los datos correspondientes al movimiento de importaciones y exportaciones de carga contenerizada muestran una participación limitada del Puerto de Esmeraldas en comparación con otros puertos del país. Esta condición se explica por la orientación operativa de la terminal hacia otros segmentos del comercio marítimo, especialmente carga líquida, graneles y productos forestales, actividades que históricamente han caracterizado su funcionamiento.



Los valores presentados en las tablas fueron obtenidos y verificados directamente a partir de los Boletines Estadísticos Portuarios emitidos por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. En consecuencia, las cifras corresponden a registros oficiales publicados por la autoridad competente y reflejan la realidad operativa del puerto durante el período analizado.

PUERTO POSORJA

El Puerto de Aguas Profundas de Posorja constituye una de las infraestructuras portuarias más modernas del Ecuador y uno de los principales referentes del proceso de modernización del sistema portuario nacional. Su ubicación estratégica sobre la costa del Pacífico, junto con sus condiciones naturales de profundidad y su infraestructura especializada, permiten la atención de buques portacontenedores de gran capacidad, fortaleciendo la conectividad marítima del país con los principales mercados internacionales. Desde el inicio de sus operaciones comerciales, este puerto ha contribuido a incrementar la capacidad logística del Ecuador y a mejorar la competitividad del comercio exterior mediante la incorporación de tecnología, equipamiento moderno y procesos operativos de alta eficiencia (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2023).

Durante el período 2020–2025, el Puerto de Posorja registró un crecimiento sostenido en el movimiento de carga contenerizada y en la atención de buques portacontenedores, consolidándose como una terminal estratégica para las exportaciones e importaciones del país. Su capacidad para recibir embarcaciones de mayor calado ha favorecido la incorporación de nuevas rutas marítimas y el fortalecimiento de la competitividad logística del Ecuador dentro del contexto regional.

Tabla 7

Número de buques portacontenedores arribados a la infraestructura portuaria del Puerto de Posorja (2020–2025)

Indicador	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Buques portacontenedores arribados	1.001	1.126	1.038	1.147	1.061	N/D
Total de TEU movilizados	538.000	1.081.925	1.022.959	1.199.247	1.079.811	N/D
TEU promedio por buque	537	961	985	1.045	1.018	N/D
Tipo de buque predominante	Post-Panamax / New Panamax	Post-Panamax / New Panamax	Post-Panamax / New Panamax	Post-Panamax / New Panamax	Post-Panamax / New Panamax	N/D
Tipo de servicio	Internacional	Internacional	Internacional	Internacional	Internacional	N/D
Condición operativa del puerto	Puerto marítimo de aguas profundas	Puerto marítimo de aguas profundas	Puerto marítimo de aguas profundas	Puerto marítimo de aguas profundas	Puerto marítimo de aguas profundas	N/D
Compatibilidad con buques	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta	N/D



ULCV

Nota: *Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.*

Los resultados evidencian que el Puerto de Posorja mantuvo una tendencia favorable en el tráfico de buques portacontenedores durante el período analizado, reflejada en el incremento del movimiento de TEU y en la consolidación de servicios marítimos de alcance internacional. Estos resultados demuestran la importancia de esta infraestructura dentro del sistema portuario ecuatoriano, particularmente por su capacidad para atender embarcaciones de mayor tamaño y operar con altos niveles de eficiencia.

Asimismo, la presencia de buques de mayor capacidad y la disponibilidad de infraestructura especializada fortalecen el posicionamiento de Posorja como uno de los principales puertos de aguas profundas del país. Estas características contribuyen a mejorar la competitividad logística nacional y facilitan la integración del Ecuador con las principales rutas del comercio marítimo internacional.

Tabla 8

Importaciones y exportaciones de carga contenerizada del Puerto de Posorja (2020–2025)

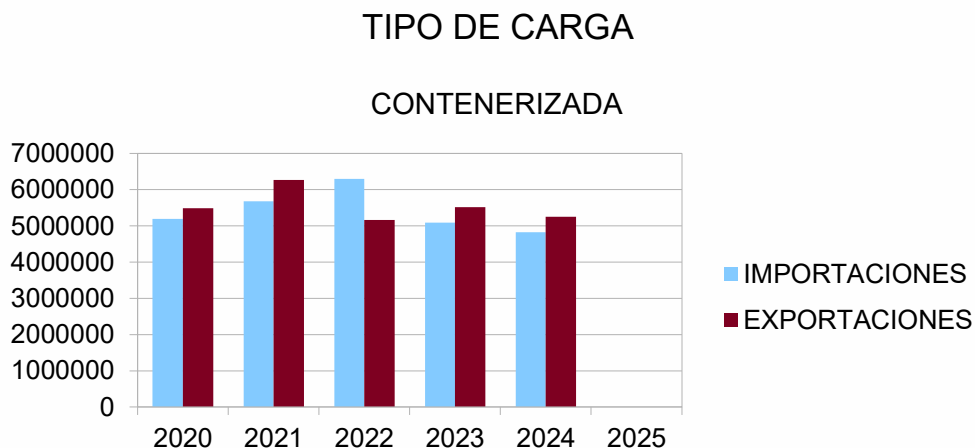
Año	Importación	Exportación	Total
2020	5.199.697,70	5.485.354,08	10.685.051,78

2021	5.680.834,00	6.268.764,00	11.949.598,00
2022	6.302.636,00	5.166.829,00	11.469.465,00
2023	5.095.259,00	5.513.402,00	10.608.661,00
2024	4.827.802,00	5.248.645,00	10.076.447,00
2025	N/D	N/D	N/D

Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

Ilustración 4

Diagrama de barras: Importaciones y exportaciones de carga contenerizada del Puerto de Posorja (2020–2025)



Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

La información correspondiente al movimiento de importaciones y exportaciones de carga contenerizada confirma la importancia del Puerto de Posorja como uno de los principales centros de transferencia de contenedores del Ecuador. Los datos oficiales muestran una participación significativa tanto en las operaciones de importación como de exportación, evidenciando un comportamiento relativamente equilibrado durante el período de estudio.

Es importante señalar que los valores presentados en las tablas fueron obtenidos mediante la revisión y verificación de los Boletines Estadísticos Portuarios publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. En consecuencia, las cifras corresponden a registros oficiales y reflejan el comportamiento operativo reportado para esta infraestructura portuaria, garantizando la confiabilidad de la información utilizada en la investigación.

Puerto Bolívar

El Puerto Bolívar, ubicado en la provincia de El Oro, constituye una infraestructura portuaria de gran importancia para el comercio exterior ecuatoriano, especialmente por su papel en la exportación de productos agrícolas y acuícolas. Su cercanía a las principales zonas productoras de banano y camarón ha favorecido su consolidación como un puerto estratégico para el transporte marítimo de mercancías destinadas a mercados internacionales. En los últimos años, la modernización de sus instalaciones y las inversiones realizadas en infraestructura portuaria han permitido mejorar

su capacidad operativa y fortalecer su participación en el movimiento de carga contenerizada (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2022).

Durante el período 2020–2025, el Puerto Bolívar mantuvo un crecimiento progresivo en las operaciones relacionadas con el transporte de contenedores, consolidándose como una terminal complementaria dentro del sistema portuario ecuatoriano. Aunque su volumen de carga es inferior al registrado por los puertos de Guayaquil y Posorja, su especialización en productos de exportación ha contribuido significativamente al fortalecimiento de la cadena logística nacional.

Tabla 9

Número de buques portacontenedores arribados a la infraestructura portuaria del Puerto Bolívar (2020–2025)

Indicador	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Buques portacontenedores arribados	140	140	1.530	65	1.520	N/D
Total de TEU movilizados	207.59	207.59	2.298.15	96.975	2.279.7	N/D
TEU promedio por buque	1.480	1.480	1.502	1.492	1.500	N/D
Tipo de buque predominante	Feeder	Feeder	Feeder / Feeder	Feeder	Feeder	N/D
	/ Feeder	/ Feeder	Feeder Plus	/ Feeder	/ Feeder	



		Plus		Plus		Plus		Plus	
Tipo de servicio		de Region al corto alcance	Plus / al corto alcance	Region / e internaci onal cercano	Plus Region al corto alcance	Plus Region al interna cional cercano	N/D		
Condición operativa puerto	del	Puerto marítim o	Puerto marítim o	Puerto marítimo	Puerto marítim o	Puerto marítim o	N/D		
Compatibilidad con ULCV	buques	No compat ible	No compat ible	No compatib le	No compat ible	No compat ible	N/D		

Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

Los resultados muestran que el tráfico de buques portacontenedores en el Puerto Bolívar presentó un comportamiento dinámico durante el período analizado, con variaciones en el número de arribos y en el volumen de TEU movilizados. Estas variaciones responden a la dinámica propia del comercio exterior y a las condiciones operativas registradas en cada año, de acuerdo con la información oficial publicada por la autoridad portuaria competente.

Asimismo, la predominancia de buques tipo *feeder* y *feeder plus* evidencia la orientación del puerto hacia servicios regionales e internacionales de corto alcance, permitiendo la conexión de las exportaciones ecuatorianas

con puertos de mayor capacidad y facilitando su integración en las cadenas logísticas globales. La estabilidad del promedio de TEU por buque refleja una utilización constante de este tipo de embarcaciones para las operaciones portuarias.

Tabla 10

Importaciones y exportaciones de carga contenerizada del Puerto Bolívar (2020–2025)

Año	Importación	Exportación	Total
2020	10.150,40	314.035,91	324.186,31
2021	98.235,64	2.386.914,27	2.485.149,91
2022	123.970,52	2.174.182,41	2.298.152,93
2023	73.597,00	2.232.198,00	2.305.795,00
2024	78.782,00	2.200.958,00	2.279.740,00
2025	N/D	N/D	N/D

Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

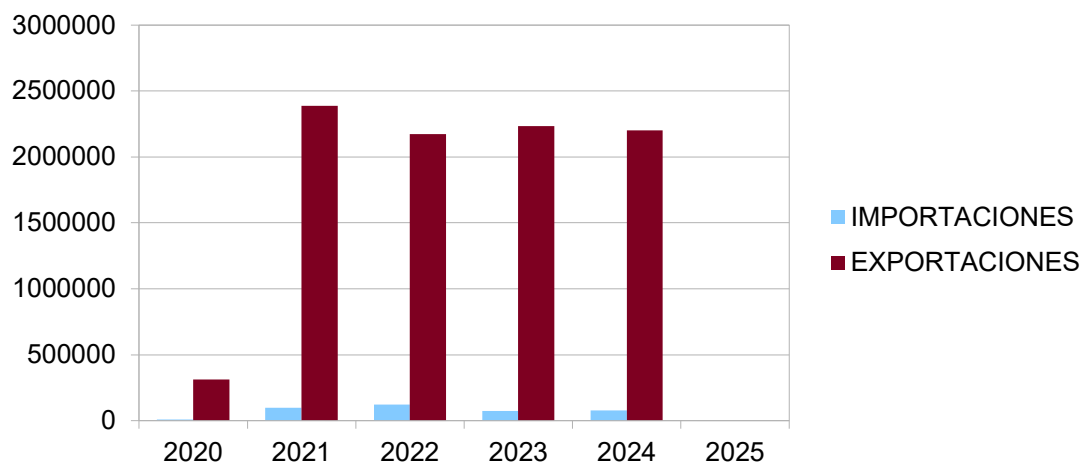
Ilustración 5

Diagrama de barras: Importaciones y exportaciones de carga contenerizada del Puerto de bolívar (2020–2025)



TIPO DE CARGA

CONTENERIZADA



Nota: Elaboración propia con base en los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes a los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025, publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador. Los valores presentados corresponden a datos oficiales reportados para cada infraestructura portuaria.

Los datos correspondientes a las importaciones y exportaciones de carga contenerizada evidencian que las exportaciones representan la mayor participación dentro del movimiento total de carga del Puerto Bolívar durante el período 2020–2025. Este comportamiento guarda relación con la vocación exportadora de la provincia de El Oro, caracterizada por el envío de productos agrícolas y acuícolas hacia mercados internacionales.

Es importante señalar que la información presentada en esta investigación fue obtenida mediante la revisión y verificación de los Boletines Estadísticos Portuarios correspondientes al período 2020–2025, publicados por la (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2023) del Ecuador. Por tanto, las cifras expuestas corresponden a registros oficiales y fueron transcritas fielmente, garantizando la confiabilidad y autenticidad de los datos utilizados para el análisis comparativo entre los puertos ecuatorianos.

Los resultados obtenidos para los cinco puertos analizados reflejan las diferencias existentes en la especialización operativa del sistema portuario ecuatoriano. Mientras Guayaquil y Posorja concentran el mayor movimiento de carga contenerizada, Manta y Puerto Bolívar desempeñan funciones complementarias orientadas a mercados específicos, y Esmeraldas mantiene una participación limitada en este segmento. Las diferencias y similitudes observadas en los indicadores estadísticos corresponden a la información oficial publicada en los Boletines Estadísticos Portuarios de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador, cuyos datos fueron revisados y verificados para garantizar la fidelidad de la información presentada.

DISCUSIÓN

La estructura del sistema portuario ecuatoriano en la gestión del tráfico de buques portacontenedores presenta un comportamiento diferenciado, de acuerdo con el análisis del período comprendido entre 2020 y 2025. Los resultados evidencian que los puertos de Posorja y Guayaquil concentran los mayores volúmenes de TEU y las frecuencias más altas de arribos de embarcaciones, consolidándose como los principales nodos del comercio exterior del país. En contraste, los puertos de Manta y Puerto Bolívar registran



volúmenes moderados asociados principalmente a servicios de alcance regional, mientras que el puerto de Esmeraldas presenta una participación muy limitada o nula en el tráfico contenerizado.

Las diferencias observadas entre los puertos se explican principalmente por las condiciones físicas, la infraestructura disponible y el nivel de especialización operativa. A pesar de las limitaciones propias de su ubicación fluvial, el puerto de Guayaquil mantiene su liderazgo histórico en el manejo de carga contenerizada. Por su parte, el puerto de Posorja destaca por su condición de puerto de aguas profundas, lo que le permite recibir buques de gran calado y operar con mayores niveles de eficiencia. En cambio, el puerto de Esmeraldas continúa orientado a otros tipos de carga, mientras que Manta y Puerto Bolívar cumplen un rol complementario enfocado en nichos específicos de exportación.

La jerarquización funcional del sistema portuario ecuatoriano se confirma al comparar el desempeño de los cinco puertos analizados. Guayaquil concentra el mayor volumen total de carga, Posorja dispone de una mayor capacidad operativa para la atención de buques de gran tamaño, y Manta y Puerto Bolívar actúan como puertos auxiliares a nivel regional. Durante la mayor parte del período estudiado, el puerto de Esmeraldas se caracteriza por la ausencia de actividad relevante en el segmento de contenedores.

Estos resultados ponen de manifiesto la necesidad de una planificación portuaria coordinada que permita fortalecer la especialización funcional de cada puerto y contribuir al incremento de la competitividad del comercio exterior del Ecuador. El desarrollo equilibrado de puertos adicionales favorece la descentralización de las operaciones logísticas y promueve el crecimiento económico regional.

La principal limitación del estudio radica en el uso de información secundaria, así como en la disponibilidad parcial de datos estadísticos correspondientes al año 2025, los cuales se encuentran completos únicamente para el puerto de Manta, lo que restringe una comparación integral del período analizado.

Finalmente, se prevé que el sistema portuario ecuatoriano evolucione hacia un modelo más especializado y complementario, con Guayaquil y Posorja consolidándose como los principales centros del tráfico contenerizado, mientras que los puertos secundarios fortalezcan gradualmente su participación. Investigaciones futuras podrían incorporar indicadores de sostenibilidad y eficiencia operativa con el fin de ampliar el análisis del desempeño portuario nacional.

CONCLUSIONES

La presente investigación permitió analizar la tendencia del tráfico marítimo de buques portacontenedores en los principales puertos del Ecuador durante el período 2020–2025, mediante el análisis de indicadores operativos como el número de arribos de buques, el movimiento de carga contenerizada expresado en TEU, las importaciones, las exportaciones y la tipología de las embarcaciones. Estos indicadores permitieron caracterizar la evolución del sistema portuario ecuatoriano y establecer diferencias en la participación y especialización de cada infraestructura portuaria.

Los resultados evidenciaron que los puertos de Guayaquil y Posorja concentraron el mayor movimiento de buques portacontenedores y carga contenerizada, consolidándose como los principales nodos logísticos del comercio exterior ecuatoriano. Por su parte, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas desempeñaron funciones complementarias, determinadas por su



infraestructura, ubicación geográfica y especialización en distintos tipos de carga y servicios portuarios.

Asimismo, el análisis permitió identificar que la evolución del tráfico marítimo durante el período de estudio estuvo influenciada por la recuperación progresiva del comercio internacional, las inversiones en infraestructura portuaria y la modernización de las operaciones logísticas. Estos factores han contribuido al fortalecimiento de la competitividad del sistema portuario ecuatoriano y a una mayor integración con las cadenas de suministro del comercio marítimo internacional.

Es importante señalar que la investigación se fundamentó exclusivamente en información oficial proveniente de los Boletines Estadísticos Portuarios publicados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador y, para el año 2025, en la información estadística emitida por la Autoridad Portuaria de Manta. Todos los datos fueron transcritos y verificados antes de su incorporación al estudio; por ello, las similitudes o diferencias observadas entre algunos indicadores corresponden a los registros oficiales de las entidades competentes y no a estimaciones realizadas por los autores.

Finalmente, este estudio aporta un análisis comparativo de la evolución del tráfico marítimo de buques portacontenedores en los principales puertos del Ecuador, contribuyendo a ampliar el conocimiento sobre la dinámica reciente del sistema portuario nacional. Sus resultados constituyen un referente para futuras investigaciones en logística portuaria y transporte marítimo, además de proporcionar información útil para la planificación estratégica y la toma de decisiones orientadas al fortalecimiento de la competitividad del sector portuario ecuatoriano.

Referencias

Autoridad Portuaria de Manta. (2025). *Boletín estadístico del Puerto de Manta: I semestre 2025*. Manta-Ecuador: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Notteboom, P. (2022). *Port Economics, Management and Policy*. Abingdon, Oxon: Routledge.

Rodrigue. (2020). *The Geography of Transport Systems*. Abingdon, Oxon: Routledge.

Subsecretaría De Puertos Y Transporte Marítimo Y Fluvial. (2020). *Sptmf-Boletín Estadístico Portuario 2020*. Guayaquil-Ecuador: Subsecretaría De Puertos Y Transporte Marítimo Y Fluvial. Obtenido de SPTMF: <file:///C:/Users/HP/Downloads/sara%20no%20mirar/SPTMF-Boletin-Estadistico-Portuario-2020%20DE%20LOS%204%20PUERTOS.pdf>

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2021). *BOLETÍN Estadístico Portuario 2021*. Esmeralda- Ecuador: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Obtenido de Ministerio de Infraestructura y Transporte: <https://www.mit.gob.ec/boletines-estadisticos-portuarios/>

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2022). *Boletín Estadístico Portuario 2022*. Posorja-Ecuador: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Obtenido de 2022: <https://www.mit.gob.ec/boletines-estadisticos-portuarios/>

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2023). *Boletín Estadístico Portuario 2023*. Posorja -Ecuador: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Obtenido de SPMTMF: <https://www.mit.gob.ec/boletines-estadisticos-portuarios/>

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2024). *BOLETÍN Estadístico Portuario 2024*. Machala -Ecuador: Subsecretaría de Puertos



- y Transporte Marítimo y Fluvial. Obtenido de SPMTMF:
<https://www.mit.gob.ec/boletines-estadisticos-portuarios/>
- Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (s.f.). *BOLETÍN Estadístico Portuario 2025 Primer Período*. Obtenido de SPTMF:
<https://www.mit.gob.ec/boletines-estadisticos-portuarios/>
- Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (s.f.). *Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*.
<https://puertosysptmf.gob.ec/>.
- UNCTAD. (2021). *Review of Maritime Transport 2021*. Ginebra Suiza: United Nations Conference on Trade and Development.
- UNCTAD. (2023). *Review of Maritime Transport 2023*. Ginebra Suiza: United Nations Conference on Trade and Development.
- UNCTAD. (2024). *Conferencia De Las Naciones Unidas Sobre Comercio Y Desarrollo*. Obtenido de UNCTAD:
<https://unctad.org/es/publication/informe-sobre-comercio-y-desarrollo-2024>
- UNCTAD. (2024). *High freight rates strain global supply chains, threaten vulnerable economies*. Obtenido de United Nations Conference on Trade and Development: : <https://unctad.org/news/high-freight-rates-strain-global-supply-chains-threaten-vulnerable-economies>
- UNCTAD. (2025). *UNCTAD releases new seaborne trade statistics*. Obtenido de United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD):
<https://unctad.org/news/shipping-data-unctad-releases-new-seaborne-trade-statistics>